

ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

САМОЙЛЕНКО Георгій Валерійович

УДК 347.823.36:656.076.3

ДИСЕРТАЦІЯ

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

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

Подається на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук

Містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Г.В. Самойленко

Науковий консультант : **ШИШКА Роман Богданович**, професор, доктор юридичних наук, професор кафедри інтелектуальної власності та цивільно-правових дисциплін Київського інституту інтелектуальної власності та права Національного університету «Одеська юридична академія»

Одеса – 2021

АНОТАЦІЯ

Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів : теорія та практика забезпечення прав пасажирів. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

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.

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 зумовлена 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 договірної зобов'язання перевізником, а також одним із видів його підприємницької діяльності, правове регулювання цих відносин є сферою цивільного, транспортного та споживчого законодавства.

За домінанти людиноцентричного 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. Притому 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.

В результаті проведеного дослідження стало можливим сформулювати окремі положення наукової новизни та практичних рекомендацій щодо:

1) теоретико-методологічних засад правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, в яких реалізовується його право на свободу пересування на безпековій основі;

2) існуючих підходів нормативного забезпечення прав пасажирів в Україні, та країнах ЄС;

3) необхідності визнання базовим права особи на безпеку як «парасолькового» права, а безпеку однією з основоположних засад цивільного законодавства. Саме безпека повинна бути основним критерієм визначення допустимої поведінки учасників цивільних відносин. Ідея «безпековості» здійснення права особи на свободу пересування поряд з ідеєю «дотримання та забезпечення прав людини» має бути основною ідеєю правового регулювання перевезень пасажирів.

Встановлено, що правове регулювання перевезень пасажирів має рівні: нормативний та договірний (саморегулювання).

В роботі обґрунтовано, що в силу специфіки експлуатації транспорту здійснення окремих прав особи може істотно обмежуватися. Визначено, що ці обмеження повинні бути спрямовані на забезпечення безпеки перевезень, а підстави та порядок їх застосування визначатися законом.

Визначено, що пасажир за договором перевезення при перевезенні транспортом загального користування перебуває в нерівних умовах з перевізником, що не забезпечує принципу рівності учасників цивільних відносин. В споживчому транспортному законодавстві ЄС пасажир визнається «слабкою стороною договору», не спроможною визначати умови договору, що дозволяє використовувати засоби імперативного характеру, спрямовані на «врівноваження» правових можливостей та забезпечення здійснення прав пасажирів за таких нерівних умов. В Україні допустимість та необхідність такого вирівнювання правових можливостей сторін передбачено ст. 633 ЦК України. Гарантіями прав слабкої сторони згідно положень ст. 633 ЦК України.

Визначено, що нормативне регулювання відносин з перевезення пасажирів ґрунтується на застарілій ідеології забезпечення інтересів перевізника як сильної сторони договору; різняться особливостями правового регулювання цих відносин на різних видах транспорту, що є архаїчною традицією відомчого регулювання цих відносин; не містить достатніх цивільно-правових гарантій забезпечення прав пасажирів (частково за виключенням сфери перевезень пасажирів повітряним транспортом та випадків завдання шкоди каліцтвом чи загибеллю пасажирів) як людини, споживача та сторони договору; не закріплює та не конкретизує наслідки порушення договірних зобов'язань перевізником (за виключенням повітряних перевезень пасажирів); не встановлює механізм захисту прав пасажирів; не містить положень щодо цивільно-правової відповідальності перевізника (окрім повітряного транспорту).

Аргументовано, що саморегулювання не спроможне забезпечити прав пасажирів. Це досягається шляхом застосування імперативів. Тому принцип

свободи договору зазнає виправданих обмежень по відношенню до перевізників, забезпечуючи рівність учасників цивільних відносин та права пасажирів. Такі правила є регуляторами суспільних відносин, і саме вони мають містити механізми забезпечення прав пасажирів.

Надано правову характеристику договору перевезення пасажирів, визначено його істотні умови та місце в системі цивільних договорів. За правовою природою він є: двостороннім, оплатним, консенсуальним чи реальним (визначається моментом укладання, придбання квитка чи вчиненням дій, що визначають волевиявлення пасажирів на укладення договору на умовах перевізника, зокрема, входження до транспортного засобу). Договір перевезення пасажирів транспортом загального користування є публічним договором; за способом укладання – про приєднання.

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).

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).

Вироблено авторське визначення договору перевезення пасажирів як договору, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення на умовах, 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 – його провезення. Запропоновано ч. 1 ст. 910 ЦК України викласти в такому формулюванні.

Аргументовано необхідність визнання та закріплення прав пасажирів не закріплених 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 компенсації, розмір якої встановлено нормативно (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 також необхідність визнання та нормативного закріплення у ст. 911 ЦК України та актах транспортного законодавства прав: 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.

Обґрунтовано необхідність імплементації положень Регламентів (ЄС) Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу № 1371/2007 від 23.10.2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту»; № 261/2004 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 (ЄЕС) № 295/91»; № 1177/2010 від 24.11.2010 р. «Про права пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004»; № 392/2009 від 23.04.2009 р. «Про відповідальність перевізників при перевезенні пасажирів морем у випадку аварії»; № 181/2011 від 16.02.2011 р. «Про права пасажирів автобусного транспорту, який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 2006/2004» в законодавство України, тим більше, що в сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом це вже зроблено.

Визначено юридичні гарантії прав пасажирів: організаційно-правові (діяльність органів державної влади по забезпеченню прав пасажирів) і правові. Правові гарантії прав і законних інтересів пасажирів мають рівні: 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); нормативні та договірні. За змістом правові гарантії забезпечення прав пасажирів поділяються на матеріальні, організаційні та процедурні; за функціональним призначенням, – на гарантії здійснення та гарантії захисту; за місцем в системі правомочностей пасажирів: здійснення права на власні дії, права вимоги та права на захист; гарантії, що забезпечують: укладення, виконання та припинення договору. Основними засобами (інструментами впливу на поведінку осіб у правовідношенні) є: 1) дозволи; 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції. Найважливішою формою гарантій прав пасажирів є кореспондуючий йому обов'язок перевізника.

Обґрунтовано положення, що існує необхідність в універсальному та спеціальному забезпеченні прав пасажирів: а) за видами транспорту; б) окремих категорій 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 без супроводу батьків з 14 років та доповнення цих статей положенням щодо права самостійного укладання договору перевезення пасажирів та самостійного проїзду дітьми у віці з 10 років без супроводу дорослих у міському (місцевому) сполученні та додаткові гарантії охорони прав дитини. Визначено, що критерієм забезпечення правомочностей пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю на укладення договору та здійснення поїздки за договором є реальна можливість безперешкодно отримати необхідну інформацію, укласти договір та здійснити поїздку на недискримінаційній основі.

Обґрунтовано, що дія Закону України «Про захист прав споживачів» поширюється на відносини з перевезення пасажирів, але в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства. Визначено, що через відсутність в актах транспортного законодавства закріплення наслідків порушення прав пасажирів, цей закон розширив межі можливостей захисту прав пасажирів, надавши право споживачу (пасажирові) на відшкодування матеріальної та моральної шкоди. Оскільки загальний характер норм цього закону не дозволяє врахувати особливості відносин з перевезення, не містить наслідків порушення прав пасажирів за договором перевезення та захисту його прав, цивільно-правової відповідальності перевізника, обґрунтовується необхідність їх конкретизації саме в актах транспортного законодавства.

Обґрунтовано необхідність нормативного закріплення наслідків порушення прав пасажирів перевізником, зокрема, підстав та порядку відмови пасажирів від договору на різних стадіях його виконання як однієї із гарантій його прав та способу їх захисту, притому, на пасажирів має покладатися обов'язок інформувати перевізника про намір відмовитися від договору. Визначено, що нормативне закріплення компенсацій (виключної неустойки як наперед узгоджених збитків) за такі порушення, особливо для публічних договорів, є оптимальним способом 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. Обмежена відповідальність перевізника за прямі збитки лише у формі повернення вартості квитка у випадку скасування рейсу без сплати компенсацій не сприяє захисту прав та законних інтересів пасажирів. Аргументовано справедливість підходу поглинання відшкодування моральної шкоди сумами компенсацій, на які погоджується пасажир без доведення вини перевізника.

Аргументовано, що підхід, застосований законодавцем в ст. 928 ЦК України щодо відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим

ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, відповідно до глави 82 цього Кодексу, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини, є виправданим в контексті застосування положень ст. 1187 ЦК України (відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки) і спонукання перевізника до вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажирів. Він має зберегтися і в подальшому щодо усіх без винятку видів транспорту.

Обґрунтовано, що дія обставин непереборної сили є підставою звільнення від відповідальності лише у випадку, якщо така дія унеможливило виконання зобов'язання.

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 безпековій 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.

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.

Numerous and typical violations of passengers' rights, lack of consolidation and protection of a number of passengers' rights under Ukrainian legislation in contrast to

EU legislation, which promotes human rights in all spheres of human life, including the consumption of transport services, lack of systematic regulatory guarantees for passenger rights. all modes of transport necessitated a comprehensive study of theoretical and applied problems of legal support of passengers' rights under the laws of Ukraine and the EU and the development of a unified approach to their solution in accordance with the concept of private law, especially in European integration processes. This necessitates the development of a holistic concept of ensuring the rights of the passenger under the contract of carriage of passengers.

The complexity of the task is due to the fact that the subjective rights of passengers are an element of the content of specific relationships that are subject to legal influence (regulatory and self-regulation). The specificity of ensuring these rights is due to the peculiarities of the legal relationship and the substitutionality of their legal regulation, in particular, the traditions of transport law.

Given that the carriage of a passenger is, on the one hand, one of the ways to exercise his right to freedom of movement in general, and on the other – the consumption of the passenger transport service, which is a contractual obligation by the carrier, as well as one of his business, legal regulation of these relations is the field of civil, transport and consumer law.

For the dominant human-centered approach to the legal regulation of public relations, the rights of the passenger should be considered both through the prism of the contract of carriage (the right to take a seat in a vehicle and be transported to the destination) and through the prism of ensuring human rights, including the right to respect for human dignity. freedom of movement, in the light of modern civilizational approaches with the provision of the required level of security, comfort and timeliness. Moreover, the human right to safety, and hence its implementation in the performance of the contract of carriage of a passenger must be regulated, and safety itself must be determined by the main criterion for the proper performance of the contract.

As the level of normative provision of passenger rights under the legislation of Ukraine is minimal and does not meet the needs of the passenger, there is a need to determine the paradigm of legal regulation of relations for passenger transportation and

ensuring his rights, in particular, the right to freedom of movement on security, updating civil, transport and consumer legislation. in this area.

As a result of the research it became possible to formulate some provisions of scientific novelty and practical recommendations on:

1) theoretical and methodological bases of legal regulation of legal relations on passenger transportation, in which his right to freedom of movement on a security basis is realized;

2) existing approaches to regulatory enforcement of passengers' rights in Ukraine and EU countries;

3) the need to recognize the basic right of a person to security as an "umbrella" right, and security as one of the fundamental principles of civil law. Security should be the main criterion for determining the permissible behavior of participants in civil relations. The idea of «security» of the exercise of a person's right to freedom of movement, along with the idea of "observance and protection of human rights" should be the main idea of legal regulation of passenger traffic.

It is established that the legal regulation of passenger transportation has levels: regulatory and contractual (self-regulation).

The paper substantiates that due to the specifics of transport operation, the exercise of certain individual rights may be significantly limited. It is determined that these restrictions should be aimed at ensuring the safety of transportation, and the grounds and procedure for their application should be determined by law.

It is determined that the passenger under the contract of carriage during transportation by public transport is in unequal conditions with the carrier, which does not ensure the principle of equality of participants in civil relations. EU consumer transport law recognizes the passenger as a «weak party to the contract», unable to define the terms of the contract, which allows the use of mandatory means aimed at «balancing» legal opportunities and ensuring the exercise of passengers' rights in such unequal conditions. In Ukraine, the admissibility and necessity of such equalization of legal possibilities of the parties is provided by Art. 633 of the Civil Code of Ukraine.

Guarantees of the rights of the weak party according to provisions of Art. 633 of the Civil Code of Ukraine.

It is determined that the normative regulation of relations on passenger transportation: is based on the outdated ideology of ensuring the interests of the carrier as a strength of the contract; differs in the peculiarities of the legal regulation of these relations on different modes of transport, which is an archaic tradition of departmental regulation of these relations; does not contain sufficient civil law guarantees to ensure the rights of the passenger (partly with the exception of the sphere of passenger transportation by air and cases of injury or death of the passenger) as a person, consumer and party to the contract; does not fix and does not specify the consequences of breach of contractual obligations by the carrier (except for air transportation of passengers); does not establish a mechanism for protecting the rights of passengers; does not contain provisions on civil liability of the carrier (except for air transport).

It is argued that self-regulation is not able to ensure the rights of the passenger. This is achieved through the application of imperatives. Therefore, the principle of freedom of contract is subject to justified restrictions in relation to carriers, ensuring the equality of participants in civil relations and the rights of the passenger. Such rules are regulators of public relations, and they must contain mechanisms to ensure the rights of passengers.

The legal characteristics of the passenger transportation contract are given, its essential conditions and place in the system of civil contracts are determined. By its legal nature, it is: bilateral, paid, consensual or real (determined at the time of conclusion, purchase of a ticket or actions that determine the will of the passenger to enter into a contract on the terms of the carrier, in particular, entry into the vehicle). The contract of carriage of a passenger by public transport is a public contract; according to the method of laying – about joining.

The place of the contract of transportation of the passenger in system of civil contracts is defined: type of the contract (rendering of services) – subtype of the contract (transportation) – type of the contract (transportation of the passenger) – a subspecies (transportation of the passenger by a certain mode of transport).

The essential conditions of the contract of carriage of a passenger are: the subject (actions of the carrier to provide transport services to the passenger), price, delivery time of the passenger, point of departure and point of arrival of the passenger. Other conditions of the contract of carriage are essential as conditions that are defined by law and are mandatory (Part 1 of Article 628 of the Civil Code of Ukraine), as necessary conditions of the contract (Part 1 of Article 638 of the Civil Code of Ukraine).

The author's definition of the contract of carriage of a passenger as a contract under which one party (carrier) undertakes to transport the other party (passenger) to the destination on the terms specified by the parties, enshrined in transport codes and statutes, rules of passenger transportation, and in case of baggage – also to deliver the luggage to the destination and hand it over to the person who has the right to receive the luggage, and the passenger is obliged to pay the established fare, and in case of baggage delivery – its transportation. Proposed Part 1 of Art. 910 of the Civil Code of Ukraine to state in such formulation.

The necessity of recognition and consolidation of the rights of the passenger not fixed in the Central Committee of Ukraine and in acts of the transport legislation of Ukraine as it is made in the EU law is argued. These include the right to: accessibility and transportation on a non-discriminatory basis; complete and reliable information about the carrier, type and condition of the vehicle; assistance and assistance in carrying out transportation; assistance in case of delay; alternative transportation due to the delay of the vehicle on the way; receiving compensation, the amount of which is set by law (as pre-agreed damages without proving the fault of the carrier) in case of: delay, cancellation of the flight, refusal of carriage against the will of the passenger, delay on the connecting flight due to the fault of the carrier, delayed delivery or loss, etc. .; a fast and accessible system for filing and reviewing complaints. The necessity of recognition and normative enshrinement in Art. 911 of the Civil Code of Ukraine and acts of transport legislation rights: to be delivered to the destination, for safety, for timely delivery, for a certain level of comfort and service, for information about the reason for the delay and the expected duration of the delay.

The necessity of implementation of the provisions of the Regulations (EU) of the European Parliament and the Council of the European Union № 1371/2007 of 23.10.2007 «On the rights and obligations of railway passengers» is substantiated; № 261/2004 of 11.02.2004 «On the establishment of common rules on compensation and assistance to passengers in case of denial of boarding, cancellation or long delay of flights, as well as cancellation of Regulation (EEC) № 295/91»; № 1177/2010 of 24.11.2010 «On the rights of passengers when traveling by sea and inland waterway and amending Regulation (EU) № 2006/2004»; № 392/2009 of 23.04.2009 «On the liability of carriers for the carriage of passengers by sea in the event of an accident»; № 181/2011 of 16.02.2011 «On the rights of passengers of bus transport, which amends Regulation (EU) № 2006/2004» in the legislation of Ukraine, especially since in the field of passenger transport by air this has already been done.

Legal guarantees of passengers' rights are determined: organizational and legal (activity of state authorities to ensure passengers' rights) and legal. Legal guarantees of the rights and legitimate interests of passengers have levels: general law (constitutional), sectoral (civil law), institutional (guarantees of passenger rights, enshrined in Chapter 64 of the Civil Code of Ukraine, transport and consumer legislation), subinstitutional (enshrined in the rules of passenger traffic on different modes of transport); normative and contractual. In terms of content, legal guarantees of ensuring the rights of the passenger are divided into material, organizational and procedural; by functional purpose – on guarantees of implementation and guarantees of protection; by place in the system of powers of the passenger: exercise of the right to own actions, the right of claim and the right to protection; guarantees that provide: conclusion, performance and termination of the contract. The main means (instruments of influencing the behavior of persons in a legal relationship) are: 1) permits; 2) legal restrictions (obligations, prohibitions, suspensions); 3) legal incentives; 4) sanctions. The most important form of guaranteeing the rights of the passenger is the corresponding obligation of the carrier.

The provision that there is a need for universal and special provision of passenger rights is substantiated: a) by types of transport; b) certain categories of passengers, in

particular, children, persons with disabilities, low mobility and privileged categories. The necessity of bringing the provisions of Part 1 of Art. 31 and Part 2 of Art. 313 of the Civil Code of Ukraine and acts of transport legislation on independent travel of children unaccompanied by parents from 14 years and supplementing these articles with provisions on the right to enter into a contract of carriage of passengers and independent travel by children aged 10 years unaccompanied by adults in urban (local) traffic and additional guarantees protection of children's rights. It is determined that the criterion for ensuring the rights of a passenger with a disability or limited mobility to enter into a contract and travel under a contract is a real opportunity to freely obtain the necessary information, enter into a contract and travel on a non-discriminatory basis.

It is substantiated that the effect of the Law of Ukraine «On Consumer Protection» extends to the relationship of passenger transportation, but in part not regulated by acts of transport legislation. It is determined that due to the lack of enshrinement in the acts of transport legislation of the consequences of violation of passenger rights, this law expanded the scope of protection of passenger rights, giving the consumer (passenger) the right to compensation for material and moral damage. As the general nature of the norms of this law does not allow to take into account the peculiarities of transportation relations, does not contain the consequences of violation of the passenger's rights under the contract of carriage and protection of his rights, civil liability of the carrier, the need to specify them in transport legislation.

The necessity of normative fixing of consequences of violation of the passenger's rights by the carrier, in particular, the bases and the order of refusal of the passenger at the contract at various stages of its performance as one of guarantees of its rights and a way of their protection is substantiated. agreement. It is determined that the normative fixing of compensations (exclusive penalty as pre-agreed damages) for such violations, especially for public contracts, is the optimal way to protect the rights of the passenger, which does not require proving the guilt of the carrier. It is proposed to enshrine the passenger's right to an alternative choice: to receive compensation without proving the guilt of the carrier or compensation for damages in court with the determination of its

amount, the more such an order is enshrined in air transport. The limited liability of the carrier for direct damages only in the form of a refund of the ticket in case of cancellation of the flight without payment of compensation does not help to protect the rights and legitimate interests of the passenger. The fairness of the approach of absorption of compensation for non-pecuniary damage by the amounts of compensation agreed by the passenger without proving the guilt of the carrier is argued.

It is argued that the approach applied by the legislator in Art. 928 of the Civil Code of Ukraine on liability of the carrier for damage caused by injury, other damage to health or death of the passenger, in accordance with Chapter 82 of this Code, if the contract or law does not establish the liability of the carrier through no fault, is justified in the context of Art. 1187 of the Civil Code of Ukraine (compensation for damage caused by a source of increased danger) and encouraging the carrier to take measures to ensure the safety of the passenger. It must be maintained in the future for all modes of transport without exception.

It is justified that the action of force majeure is the basis for release from liability only if such action makes it impossible to fulfill the obligation.

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.

Key words: 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.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ 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.law.journal-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/VPrCNapnU16.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. Р.79-82.
24. Самойленко Г.В. Особенности нормативного и договорного регулирования перевозок пассажиров. *Вестник Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы*. Серія 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), КрЮІ, 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. Коломосьць. Запоріжжя : ЗНУ, 2012. С. 119-122.*

32. Самойленко Г.В. До питання правової природи договору перевезення пасажирів. *Транспортне право в ХХІ столітті : матеріали III 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 IX 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. Коломоєць. 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. Коломоєць. 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 пасажиру. *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. Харитонова ; 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. Коломоець. 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. Матвєєвські 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 пассажиров 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.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО ПРАВ	21
РОЗДІЛ 2. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ ВІДНОСИНИ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ.....	95
2.1. Цивільно-правова характеристика відносин у сфері перевезення пасажирів.....	95
2.2. Структура правовідносин з перевезення пасажирів.....	142
РОЗДІЛ 3. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ	161
3.1. Особливості механізму правового регулювання перевезень пасажирів та характеристика його елементів	161
3.2. Позитивне та договірне регулювання перевезення пасажирів.....	189
3.3. Правове становище пасажирів як споживачів транспортних послуг в концепті права на безпеку.....	211
РОЗДІЛ 4. ПОНЯТТЯ ТА ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА	231
4.1. Поняття та цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів.....	231
4.2. Сторони договору перевезення пасажирів.....	250
4.3. Зміст договору перевезення пасажирів.....	269
4.4. Укладання, виконання договору перевезення пасажирів та особливості його припинення.....	286
РОЗДІЛ 5. ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА.....	315

5.1. Порушення прав пасажирів за договором перевезення: їх типологія та місце в механізмі забезпечення прав пасажирів	315
5.2. Загальна характеристика цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів.....	336
5.3. Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів.....	373
ВИСНОВКИ	407
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	416
ДОДАТКИ.	499

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) – НЦУ (Німецьке цивільне уложення)

DCFR – Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law – Draft Common Frame of Reference (Модельні правила європейського приватного права)

ГК України – Господарський кодекс України

ДП МА «Бориспіль» – Державне підприємство Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

ЄС – Європейський Союз

КК України – Кримінальний кодекс України

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України

МАУ – Приватне акціонерне товариство авіакомпанія міжнародні авіалінії України (Міжнародні авіалінії України)

ОМС – органи місцевого самоврядування

ПК України – Повітряний кодекс України

САТ – Статут автомобільного транспорту

СК Франції – Споживчий кодекс Франції

СПЗ – спеціальні суми запозичення

Статут ВВТ – Статут внутрішнього водного транспорту

ТК Франції – Транспортний кодекс Франції

ЦК України – Цивільний кодекс України

ЦПК України – Цивільний процесуальний кодекс України

ВСТУП

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 договірної зобов'язання перевізником, а також одним із видів його підприємницької діяльності, правове регулювання цих відносин є сферою цивільного, транспортного та споживчого законодавства.

За домінантної людиноцентричного 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 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. Єгізарова, 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. Кузнецової, 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. Сібільова, 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. Харитонів, 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 засади 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 необґрунтованої 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. Обґрунтовано, 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 Комунарського 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 договірної 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 «Одинадцяті осінні юридичні читання» (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.); Щорічній міжнародній науково-практичній 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 Міжнародній 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.); Щорічній міжнародній науково-практичній конференції «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 20.05.2016 р.); засіданні Круглого столу «Актуальні проблеми договірного

права» (м. Запоріжжя, 30.09.2016 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (м. Ужгород, 19–20.02.2016 р.); Міжнародній 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.); Щорічній міжнародній 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.); Міжнародній науково-практичній конференції «Модернізація цивільно-правової відповідальності. Матвєєвські 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.

РОЗДІЛ 1.

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО ПРАВ

Здійснення особою своїх прав відбувається у правовідношенні, що вимагає з'ясування його правової характеристики та особливостей правового регулювання. Зважаючи на тему дослідження існує потреба у встановленні рівня та темпоральних меж існування відносин з перевезення, їх місця в сучасній правовій доктрині та концепту останньої. Основними чинниками становлення та розвитку перевезень були: стан і потреби людини, розвиток засобів перевезення, обмін товарами, розвиток економіки в цілому. Правове регулювання відносин теж проходило свої стадії розвитку.

В найдавніші часи потреба в транспорті була невисокою, що було зумовлено способом організації виробництва. В умовах первісного натурального типу господарства, коли почався суспільний розподіл праці, потреба в транспорті була невеликою. Засоби транспорту в найдавніші часи були примітивні, – застосовувалися в'юки та катки для перекочування особливо важких вантажів; як водних плавзасобів – видовбані стовбури дерева або плоту, пізніше човни. Для транспортування товарів сухопутним шляхом використовувались раби-носії, застосовувалися в'юки, – пізніше, з винайденням колеса – 2 та 4 колісні візки.

Якісні зміни щодо перевезень пов'язані з винайденням колеса. Загальновизнано, що саме воно стало рушійною силою еволюції цивілізації [207]. Винайдення колеса, як виявилось, було пов'язане не з потребою у швидкому переміщенні, а з потребою перевезення при незначній траті енергії великої кількості вантажів, що пов'язане з осілим способом життя, веденням сільського господарства, розвитком ремесел [171].

Розвиток транспорту характеризується одночасним розвитком економіки (появою надлишкового продукту, який був товаром – об'єктом

торгівлі), засобів перевезення та транспортної інфраструктури (три складові). Подорожі забезпечували знання про нові товари і можливість їх набуття.

В Римській імперії порядок в суспільстві був необхідною умовою його нормальної життєдіяльності. Тому розвиток виробництва і торгівлі супроводжувалися розвитком транспорту та транспортної інфраструктури та правовим регулюванням їх функціонування.

Попри те, що римське приватне право виробило велику кількість договірних конструкцій, якими врегульовувалися відносини економічного характеру, в пам'ятниках римського права відсутні свідчення про наявність договору перевезення як окремої договірної конструкції.

Підмічено, що реальні відносини, як правило, випереджають правовідносини, в результаті чого держава намагається «наздогнати» останні шляхом їх впорядкування засобами правового впливу [628, с. 285].

Аналіз стану перевезень в Римській імперії та ступінь їх правового регулювання має важливе значення, і не лише з точки зору методологічного підходу (історичного методу), а більше внаслідок подальшої рецепції римського права в цивілістиці європейських країн та України.

Римському приватному праву був властивий формалізм, внаслідок чого своє закріплення, формалізацію та правовий захист отримали лише окремі типи контрактів. Як зазначив Ч. Санфіліппо, система контрактів в класичну епоху виявилася недостатньою для регулювання складних суспільних відносин, в результаті чого виникла потреба визнавати юридично нові контракти відносини (*nova negotio*) [536, с. 329]. На підставі аналізу норм, які стосувалися договірного регулювання перевезень, можна було б стверджувати, що перевезення були віднесені до безіменних контрактів (*contractus innominati*) [358, с. 402], проте, це не так. Визнавалося, що перевезення здійснюється на основі укладеного з перевізником контракту, проте, правова природа підводилася за принципом абстрактних категорій під існуючі форми чи типи договірних конструкцій. Так, в Титулі 1 Дигест Юстиніана (*De exercitoria actione*) п.1 §3 вказується, що капітани

призначаються для того, щоб укласти договір найму для перевезення товарів або пасажирів, купівлі товару [350, с. 385].

В Титулі II Дигест (*De lege Rhodia de jactu*) – «Про Родоський закон про викинуте в море» в п.2 §2 (Павел), зазначається, що у випадку, коли купці навантажили в корабель різні види товарів і на цьому ж кораблі здійснюють плавання пасажирів, раби і вільні, і внаслідок бурі чи перебування судна в біді відбулося викидання вантажів з корабля, до капітана можуть пред'являтися позови, які витікають із найму [350, с. 387].

Аналіз п. 3-5 Титулу IX Книги Четвертої (*Nautae caupones stabularii ut rescripta restituant*), який перекладено як «Нехай повернуть отримане корабельники, власники готелів і постоялих дворів» дає підстави для визначення наслідків невиконання чи неналежного виконання договору перевезення вантажу чи пасажирів. Щоправда, позов, який міг бути застосований до захисту прав сторони договору перевезення залежав від сутності порушення: *actio civilis*; щодо плати – позови *ex locato* або *ex conducto*; щодо роботи – *ex locato*; з приводу втраченого вантажу (багажу), прийнятого для безоплатного перевезення – *actio depositi*.

У всякому випадку визнавалося, що з перевезення виникають зобов'язання. Так, в п. 15 Дигест Юстиніана зазначається, що Антонин Август (*August*) вказував, щоб прокуратор цезаря (*Procurator Caesaris*) витребував провізну плату назад, оскільки корабельник не виконав обов'язків з перевезення [350, с. 468].

В п. 5 Титулу IX Книги Четвертої Гай зазначив, що корабельник, власник готелю, власник постоялого двору отримують плату не за зберігання речей. Корабельник – за перевезення пасажирів; хазяїн готелю – за дозвіл мандрівникам залишатися в готелі; хазяїн постоялого двору – за дозвіл ставити в конюшню тварин. Але вони відповідають за зберігання речей, оскільки і валяльник, і ремонтник плаття отримують плату не за зберігання, а за своє ремесло, але відповідають за позовом *ex locato*, тобто, за зберігання.

В Римській імперії, якій ми завдячуємо становленню приватного права, мали місце відносини як з перевезення вантажів, так і з перевезення пасажирів.

Заглиблення в історію становлення відносин з перевезення пасажирів, особливостей їх правового регулювання, зумовило ряд висновків, які дозволяють виважено ставитися до механізму правового регулювання. Як виявилось, тут є приватно-правовий і публічно-правовий підходи.

Так, свого часу, завдяки Гаю Юлію Цезарю було створено умови для розвитку перевезень в місті Рим, і перевезень «таксі» в тому числі. Передумовою слугували затори на вузьких римських дорогах. Для їх запобігання на окремих вулицях був організований односторонній рух. Крім того, проїзд приватних колісниць, возів і екіпажів по Римі був заборонений зі сходу сонця до кінця «робочого дня», що приблизно відповідало двом годинам до його заходу. Більш суворі обмеження діяли відносно іногородніх власників транспортних засобів будь-якого типу, які були зобов'язані залишати їх за межею міста і могли пересуватися по вулицях тільки пішки або на «таксі» (в найманих паланкінах) [356, с. 240].

Аналіз правових позицій видатних юристів Римської імперії надає нам підстави для наступних висновків. Римській економіці, а відтак, і праву, були відомі перевезення; виділялися види перевезень – перевезення вантажів і пасажирів; була відсутньою окрема договірна конструкція (договору перевезення) як договору окремого типу (*sui generis*); правова природа договору перевезення не визначалася усвідомленням існування відповідного типу договірної конструкції; залежно від обставин конкретних спорів, які виникали з невиконання чи неналежного виконання договорів, до правовідносин з перевезення вантажів та пасажирів застосовувалися положення, які стосувалися договорів найму, зберігання, схову, виконання робіт (*facere*), тощо.

Вивчення становлення перевезень як діяльності транспорту свідчить, що розвиток транспорту відбувався паралельно з розвитком виробництва, виробничих сил та воєнних потреб. Це призвело як до розвитку самої техніки,

мощених доріг, які саме в Римській імперії були кам'яними, так і транспортної інфраструктури взагалі (місця зміни екіпажів, постоялі двори і т.п.).

В найдавніші часи потреба в транспорті була мінімальною. В рабовласницьку епоху, з ростом продуктивних сил розвивається торгівля, яка велася частково сухопутним шляхом, але здебільшого, морськими шляхами. Водночас, транспорт ще не виділився в окрему галузь господарства, і, як правило, самі купці були власниками транспортних засобів, за допомогою яких здійснювали перевезення.

В епоху феодалізму відбулися географічні відкриття, які сприяли розвитку обміну, торгівлі, накопиченню капіталу. Відбувся подальший поділ праці. Складаються сприятливі умови для виділу транспорту в окрему галузь виробництва (XV-XVI ст.).

Лише в XVI-XVII ст. в Європі з'явилась система доріг і регулярні пасажирські перевезення. Однак, говорити про їх розвиток у сучасному розумінні ще зарано.

Механізація праці, буржуазні революції кінця XVIII ст. призвели до нового рівня розвитку продуктивних сил, зумовили розвиток виробництва і потребу в дешевому переміщенні ресурсів (вантажів) [274, с. 37; 274, с. 290].

На початку XIX століття, у зв'язку з винайденням парового двигуна, відбувся остаточний перехід до механічних транспортних засобів (з'явилися пароплавства та залізниця). В 1803 році Річардом Тревітіком було побудовано паровоз (Англія), а в 1807 році Р. Фультоном (США) паровий двигун було застосовано для річкових суден.

Розвиток науки і техніки сприяв тому, що в 1860 р. француз Лемуар створив перший двигун внутрішнього згоряння, а вже в 1897 г. німецький інженер Рудольф Дизель отримав патент на інший тип двигуна внутрішнього згоряння, який базувався на самозайманні палива внаслідок його стиснення. В 1884 році англійський винахідник Парсонс винайшов багатоступеневу парову турбіну, яка приводилася в рух не тиском пари, а його швидкістю.

Саме економічні потреби були, насамперед, тією рушійною силою, що спонукала до винайдення нових способів транспортування. Основна ж маса перевезень складалася з перевезень вантажів.

Перевезення пасажирів тривалий час було недоступним для пересічної людини внаслідок великої їх собівартості. При тому перевізники зловживали своїми правами. Тож, і правове регулювання перевезень пасажирів обмежене тими потребами, які ставилися (зумовлювалися), здебільшого, капіталістичним способом розвитку виробничих сил.

За радянських часів потреби країни в індустріалізації потребували, окрім перевезення вантажів, ще й перевезення великої кількості робочої сили. Відповідно, в той період перевезення пасажирів усвідомлювалося як одна із стадій виробництва, а не як спосіб задоволення населення у перевезеннях.

Опираючись на висловлювання К. Маркса, що роль та місце транспорту в системі виробництва матеріальних благ визначається як четверта галузь матеріального виробництва [276, с. 265], а скорочення простору за допомогою засобів транспорту та зв'язку є одним із факторів підвищення виробничої сили праці і розвитку суспільного характеру праці [275, с. 128], транспорт є необхідним елементом виробничого процесу і процесу обігу.

За радянської доби в програмі КПРС (комуністичної партії радянського союзу) зазначалося, що зростання народного господарства вимагає прискореного розвитку усіх видів транспорту, а найважливішим завданням є задоволення потреб народного господарства і населення у всіх видах перевезень [463, с. 71-72]. Проте, головною ідеєю залишалася ідея важливої ролі транспорту у справі безпосереднього будівництва комунізму [24, с. 2].

Принагідно, що до 1917 р. функціонування транспорту і особливості правового регулювання відносин з перевезення пасажирів пройшли ряд стадій, – від усвідомлення необхідності здійснення правового регулювання даної сфери суспільних відносин на приватно-правових засадах до вирішення питань забезпечення прав пасажирів.

Достеменно, що навіть ще в так званий «дореволюційний період» (тобто, до 1917 року), попри відсутність закріплення відповідного права на свободу пересування в законах Російської імперії, та навіть попри відсутність нормативного визнання самого договору перевезення пасажирів самостійним договором, вже за тих часів йшлося про необхідність особливого ставлення до особи пасажирів, поваги до неї, її прав та потреб.

Г.Ф. Шершеневич випереджаючи час, попри те, що законодавство того часу визнавало перевезення видом підряду (т. X, ч. 1, ст. 1738), визнавав самостійний характер договору перевезення, яке є складним правовідношенням (в ньому присутні: особистий найом, оскільки переміщення потребує особистих зусиль чи послуг перевізника; майновий найом, оскільки переміщення пов'язане з користування чужими вагонами; зберігання, оскільки ввіряється вантаж чи багаж) [692, с. 212]. Досліджуючи особливості правового регулювання перевезень залізницею, дійшов висновку, що монопольне становище останньої могло б знищити конкуренцію, надаючи переваги одним клієнтам перед іншими. Це потребувало втручання держави і застосування імперативів та нормативного регулювання [692, с. 212-213].

Наразі ми усвідомлюємо, що йдеться про публічний договір, про необхідність вжиття імперативних заходів з метою захисту «слабкої сторони» договору, яка не спроможна «диктувати» умови перевізнику, врівноважуючи їх становище та правові можливості реалізації належних сторонам прав (правосуб'єктності).

Наразі в сфері перевезень пасажирів ця мета досягається частково шляхом закріплення відповідних норм в транспортних статутах та кодексах, правилах перевезень пасажирів та багажу та в споживчому законодавстві України.

Відомий дослідник В.В. Вітрянський, вивчаючи проект Цивільного Уложення 1910 р. зазначав, що стосовно до монополістичних утворень повинні бути встановлені обмеження принципу свободи договору з метою попередження одностороннього свавілля [75, с. 14]. Так, в Загальному статуті

залізниць 1885 р. (в ред. 1916 р.) закріплювалися випадки видалення пасажира з вагону (примусового припинення перевезення), в тому числі, внаслідок порушення Правил перевезення, вчинення дій, які принижують честь інших пасажирів, перебування пасажира в хворобливому стані, тощо. Але і в таких випадках заборонялося висаджувати пасажирів не на станціях в межах населених пунктів (в полях, лісах і т.п.) [75, с. 19].

Цікаво, що наразі така пряма заборона відсутня, що є істотним недоліком правового регулювання відносин з перевезення пасажира за законодавством України. Тож непоодинокі випадки висадки пасажирів поза населеними пунктами, що навіть призвело до смерті окремих осіб.

Так, 8 січня 2019 року на Житомирщині водій та кондуктор висадили пасажирку одну, вночі, взимку, на морозі, посеред траси. Причина – несплата нею вартості проїзду у розмірі 25 гривень. Намагаючись дістатися дому навіпростець через ліс стежкою, вона збилася зі шляху, потрапила до бобрової ями і замерзла. Висновок, – ціна життя дівчини (пасажирки) 25 гривень, не сплачених за проїзд [162].

Виявляється, що Статут залізниць 1885 р., попри відсутність в ньому закріплених принципів гуманізму, на перевірку більш гуманно ставився навіть до недобропорядних пасажирів.

Аналіз діючого законодавства України, яким врегульовано відносини з перевезення пасажирів дозволяє зробити висновок про те, що останньому не вистачає гуманізму. Але ж право особи пасажира на життя та здоров'я, на безпеку мають бути пріоритетними.

Підхід римського приватного права, де пріоритетними були право власності і матеріальний інтерес особи, аніж життя, здоров'я, безпека особи, – наразі не відповідає сучасним цивілізаційним вимогам.

Як не погодитися з думкою, висловленою О.Б. Боднар, що «право людини на безпеку – це найперше найважливіше право людини, бо від нього залежать всі інші права. Про це свідчить весь досвід людства, накопичений протягом

історії. Це право по своїй суті становить основу всіх прав. Володіння ним є передумовою здійснення інших прав людини й громадянина» [41, с. 92]?

Чи з визначенням проф. В.П. Тихого ролі держави в забезпеченні безпеки особи, що ідея безпеки людини була висунута в теорії суспільного договору, яка по суті є безпековою (захисною) теорією? За його визначенням, оскільки спільною рисою природного стану, в якому довгий час перебували люди, є необмежена особиста свобода, люди свідомо вирішили поступитися нею на користь держави для забезпечення особистих прав (прав людини). Тож згідно теорії суспільного договору люди свідомо будували суспільство, уклали союз для охорони власних інтересів [607, с. 26].

Цікавою є обставина, на яку звернув увагу В.В. Вітринський при дослідженні Проекту Цивільного Уложення 1910 р.: згідно ст. 1998 проекту ЦУ перевізник зобов'язаний був проявляти крайню турботу про безпечне перевезення пасажирів і відповідає за будь-яку шкоду, в тому числі завдану внаслідок недостатності знань та досвіду, необхідних для виконання перевезення. При тому, від перевізника вимагалась особлива увага, а не звичайна уважність [75, с. 20-21]. Так, власне, і з'явився концепт безпеки при пасажирських та інших перевезеннях.

В «радянську епоху» роль цивілістики, цивільних договорів в регулюванні суспільних відносин применшувалася внаслідок домінанти «комуністичної» ідеології, яка виходила з адміністративно-командного управління суспільними процесами. Організація перевезень відбувалася на основі плану, а роль договору перевезення зводилася до «юридичного факту». В цей період увага дослідників зосереджувалася на адміністративному способі управління перевезеннями та співвідношенню плану і договору [24, с. 8].

Р.Й. Халфіна писала, що починаючи з 50-х років, після 21 квітня 1949 р., коли було прийнято Постанову Ради Міністрів СРСР, якою було встановлено обов'язок укладання договорів, ситуація почала змінюватися, оскільки проявилися недоліки в організації виробництва і розподілу, які були пов'язані з ігноруванням цивільно-правових засобів впливу.

Однак, роль договорів залишалася мінімальною внаслідок детального регулювання відносин актами адміністративного законодавства [628, с. 267].

На теоретичному рівні роль цивільного договору в регулюванні цивільних відносин (відповідно до предмету правового регулювання) почала відстоюватися та обґрунтовуватися.

В 1948 році М.М. Агарковим була здійснена класифікація правомірних дій як юридичних фактів, які приводять в дію правові норми. Серед таких фактів він виділив договори [628, с. 290]. Новаторським був його підхід і аргументи, згідно яких договір є не лише підставою виникнення правовідношення, але й критерієм правомірності поведінки сторін в правовідношенні, моделлю, якій має відповідати поведінка сторін. Сам же договір впливає на правовідношення аж до моменту його припинення [628, с. 302].

В сфері перевезень внаслідок домінанти адміністративного законодавства значення договору продовжувало залишатися мінімальним.

Крім того, до прийняття ЦК УРСР 1963 р. конструкція договору перевезення не визнавалася самотійною. В ЦК УРСР від 16 грудня 1922 р. вона взагалі була відсутньою. Аналіз його норм свідчить, що в законодавстві перевезення як вид правовідношення визнавався, але як окрема договірна конструкція, – ні (ст. 44²) і регулювався конструкцією договору про підряд (Розділ VII).

Серед вчених радянської епохи, хто визнав існування самотійної договірної конструкції (договору перевезення) був М.А. Тарасов. Саме він визначив самотійну правову природу договору перевезення як договору *sui generis*. Основними аргументами стали – особливий предмет, особливе правове становище сторін, специфіка цивільно-правової відповідальності [596, с. 88].

Транспортне законодавство радянської епохи після 1963 р. зберігало свою «адміністративну сутність». Всі без виключення транспортні статuti та кодекси підставою для здійснення вантажних перевезень закріплювали план

та заявку; пасажирських, – придбання квитка пасажиром, але і цей вид перевезення ґрунтувався на плані перевезень. Придбання квитка пасажиром почало вважатися моментом укладання договору перевезення пасажирів, що було прогресивним. Проте, регулююча роль договору (в регулюванні відносин з перевезення пасажирів) продовжувала бути мінімальною (здебільшого, – правопороджуючою).

Згідно ч. 3 ст. 358 ЦК УРСР 1963 р. «умови перевезки вантажів, пасажирів та багажу і відповідальність сторін по цих перевозках відповідно до Основ цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік визначаються статутами (кодексами) окремих видів транспорту і правилами, що видаються у встановленому порядку» [669]. У подальшому зміни транспортного законодавства відбувалися не гармонічно до змін цивільного законодавства.

Попри те, що в 90-х роках в цивілістиці почав домінувати підхід підвищення ролі договору в регулюванні суспільних відносин, а принцип свободи договору було закріплено в ЦК України 2003 р. як одного із засадничих, транспортне законодавство продовжувало зберігати свої традиції «імперативного» нормативного регулювання транспортних відносин.

В 2001 р. була опублікована праця В.В. Вітрянського «Договор перевозки» [75], проте, якщо бути об'єктивним, необхідної уваги правам пасажирів приділено в ній не було.

По суті, «проривом» стало обґрунтування можливості застосування споживчого законодавства до відносин з перевезення пасажирів, але лише в тій частині, яка стосується цивільно-правової відповідальності перевізника і лише з тих питань, які не встановлені нормативно в актах транспортного законодавства [75, с. 321].

Наразі дослідження відносин з перевезення пасажирів і особливостей їх правового регулювання умовно можна поділити на три групи.

Перша, – присвячена організаційно-правовим засадам діяльності транспорту в Україні [612]. У переважній більшості підручників, навчальних

посібників з транспортного права у кращому випадку зазначається правове становище сторін договорів перевезення [613], джерела правового регулювання перевезень різними видами транспорту, специфіка управління транспортним господарством, правове регулювання діяльності різними видами транспорту [222]. Об'єднуючим є в зазначених та інших джерелах у галузі транспортного права розкриття змісту окремих положень нормативно-правових актів з унормування транспортних відносин з позицій позитивізму.

Глибокі монографічні дослідження, що присвячені аналізу стану правового регулювання перевезень пасажирів, особливо в контексті цивілізаційного підходу та досвіду ЄС з регулювання цих відносин (за виключенням окремих досліджень, присвячених окремим видам перевезень, зокрема, таксі (О.М. Нечипуренко), залізничним (А.О. Мінченко) та повітряним транспортом (Г.В. Цірат [673]), включаючи аспект сучасних підходів забезпечення прав споживачів-пасажирів, нам віднайти не вдалося. Проте, вбачаються його напрями: договірний, забезпечувальний (страхування, відповідальності), системний, компенсаторний і споживацький.

Виключенням є праця Гришко У.П., присвячена захисту прав споживачів транспортних послуг [110]. Проте, вона орієнтована на забезпечення захисту порушених прав споживачів і не враховує забезпечення їх здійснення.

Друга група, – підручники з цивільного права. Враховуючи їх навчальну функцію, вони не містять теоретичних положень щодо джерел правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, правової природи договору перевезення, його характеристик, істотних умов, правового статусу сторін, особливості укладання, виконання та припинення договору, особливості відповідальності за порушення умов договору.

Водночас, віддаючи пріоритет правовому регулюванню відносин з перевезення пасажирів на основі існуючої конструкції цивільного договору, більшість умов якого закріплено в актах транспортного законодавства, упускається той істотний момент, що досліджуваний договір має

функціональне призначення не лише регулювання відносин, а й повинен забезпечувати здійснення прав (і найголовніше, – права на свободу пересування) найбільш зацікавленої в перевезенні сторони договору, – пасажир. Водночас, перевезення забезпечують і інші права: на відпочинок, туризм, професійну діяльність, тощо.

Аналіз європейського досвіду та законодавства країн ЄС свідчить, що наразі при перевезенні вже йдеться про дещо більше, ніж просте закріплення прав і обов'язків сторін, де основною ідеєю залишається факт доставки пасажирів до місця призначення. Транспорт має сприяти здійсненню прав людини, зокрема на свободу пересування (та суміжні з ним права на подорожування, доступ до культурних цінностей, тощо), у відповідності до прав і інтересів особи, які є елементами правового статусу особи. У всякому разі він повинен бути безпечним.

Відтак, ми наполягаємо на тому, що діяльність перевізників (діяльність транспорту) має забезпечувати особистісні та споживацькі потреби, інтереси та сподівання пасажирів. На основі цього доходимо висновку, що суб'єктивні права пасажирів згідно змісту договірної конструкції мають бути доповнені правами та інтересами пасажирів саме як споживачів транспортних послуг. Це дозволяє розширити межі нормативного регулювання правового забезпечення прав пасажирів не лише на основі цивільного та транспортного законодавства, але й споживчого і пріоритету прав людини як закріплено в ст. 8 Конституції України. Водночас, специфіка діяльності транспорту, особливості його технологічного та технічного функціонування вносять свої корективи, що породжує необхідність визнання потреби забезпечення прав пасажирів на основі спеціалізованого споживчого транспортного законодавства, яке б, вирішуючи питання забезпечення прав пасажирів, враховувало зазначені транспортні особливості, досягаючи необхідного компромісу інтересів пасажирів-споживачів та безпеки здійснення перевезень, функціонування транспорту та його інфраструктури. Іншими словами, цей компроміс повинен мати справедливу виважену обґрунтовану основу на основі принципів

цивільного законодавства, – добросовісності, розумності та справедливості, зокрема й при телепортації людини.

Ці основні ідеї, як і концепт цивільного права, повинні «доноситися» в підручниках та навчальних посібниках до студентів, адже вони формують у них не лише праві знання, але й правосвідомість та правову культуру.

Третя група – дослідження, які стосуються правового регулювання перевезень пасажирів окремими видами транспорту (таксі, залізничним, повітряним транспортом).

Стосовно перевезень пасажирів іншими видами транспорту, – результати досліджень та висновки за ними містяться в статтях, які публікуються у фахових виданнях, що в силу обмеженості викладення матеріалу не дозволяє охопити всього масиву стану та проблем правового забезпечення прав пасажирів за договорами перевезення пасажирів різними видами транспорту.

Ми виходимо з тих позицій, що право – визнаний регулятор суспільних відносин як на нормативному рівні, так і на рівні саморегулювання (договір), як інструмент впливу на ці відносини, має бути гнучким та забезпечувати права та свободи особи за дії різного роду обставин [518, с. 67]. Здебільше, йдеться про фізичну особу-людину, права якої є пріоритетними. Інше питання, – вибір стратегічного напрямку нашої держави на стратегічне партнерство з ЄС аж до вступу в нього, яке передбачає в умовах євроінтеграційного процесу поглиблену адаптацію національного законодавства України до права ЄС.

Загалом, договірне регулювання перевезення пасажирів, забезпечення його прав, є актуальним та малодослідженим і в безпековій складовій стосується права особи на пересування, як обов'язку держави їх забезпечувати, нейтралізовувати чи мінімізувати негативні наслідки порушень перевезень пасажирів, упорядковувати раціонально пасажиропотоки. Квінтесенцію складає право на перевезення та його безпеку, зручність та комфорт.

При перевезенні пасажирів використовуються новітні інформаційні, управлінські та фінансово-грошові технології, що потребує урахування цих особливостей в правовому регулюванні цих відносин. Йдеться про придбання білету (оплату вартості проїзду), вибір місця в транспортному засобі, надання інформаційних та інших супутніх послуг.

Окремі дослідження, присвячені правовому регулюванню перевезень пасажирів окремими видами транспорту проводяться постійно, але досі не вироблено правового алгоритму його універсалізації, як і уніфікованих підходів до правового регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту, без чого намагання регулювати відносини щодо особливостей перевезення пасажирів окремими видами транспорту полишені єдиного підходу.

Наразі у сфері досліджень у сфері перевезень пасажирів заслуговують уваги праці науковців: Нечипуренка О. М. «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008), Мінченка А. О. «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) та Сірко Р.Б. «Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України» (2012) [548], Гришко У.П. «Захист прав споживачів транспортних послуг» (2017) [110], Цірат Г.В. «Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції» (2019) [673], Лукасевич-Крутник І.С. «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України» (2019) [255].

Позитивним в даних роботах стало те, що їх автори вперше стали на позицію правового регулювання перевезень пасажирів на основі приватно-правових засад, а основним регулятором визнали цивільно-правовий договір [328, с. 35; 299, с. 51, 127]. На переконання О.М. Нечипуренка «роль договору в правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі полягає у вираженні

індивідуалізованої волі сторін, що здійснюється з урахуванням публічно-правових обмежень» [328, с. 69].

Позитивним стало намагання авторами обґрунтувати необхідність включення до істотних умов цього договору умов про безпеку, якість та комфортність [299, с. 8]. О.М. Нечипуренко категорію «безпеки» визнав одним з критеріїв меж допустимої та належної поведінки сторін договору [328, с. 38].

Водночас, договір і нормативно-правові акти в їх дослідженнях проведені як дві самостійні сфери буття, – сфера договірної і сфера нормативно-правового регулювання. Причому, остання виглядає як засіб обмеження договірної свободи сторін, до якої так прагнули за часів до 2003 року, коли було прийнято чинний нині ЦК України.

В дисертаційному дослідженні Сірко Р.Б. «Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України» основна увага приділена виключно цивільно-правовій відповідальності, а не захисту прав пасажирів.

Підтримуємо позицію Н.С. Кузнєцової, що хоча і цивільно-правова відповідальність і цивільно-правовий захист спрямовані на локалізацію наслідків порушення прав, мають спільну правозахисну мету, проте, сама по собі цивільно-правова відповідальність (її міри, засоби) є невід'ємною частиною способів цивільно-правового захисту, що дозволяє співвідносити їх як загальне і особливе, де особливим є засоби цивільно-правової відповідальності. З цього вона робить висновок про самостійність цих двох зазначених інститутів [240, с. 372-373].

Така позиція підтримана і іншими цивілістами. Так, зокрема, Я.М. Шевченко зазначила, що цивільно-правова відповідальність покликана впливати на особу порушника і тому їй не властива відновлювальна функція [687, с. 94-95].

З цієї точки зору результати дослідження Р.Б. Сірко є цінними з кількох питань: в частині встановлення загальних умов та підстав притягнення до

цивільно-правової відповідальності (хоча в авторефераті вони не розмежовані, а елементами складу визначено лише шкоду і вину) [548, с. 10]; констатація того, що чинне законодавство України, яке закріплює особливості цивільно-правової відповідальності за договором перевезення пасажирів залізничним транспортом «не повною мірою забезпечує інтереси саме пасажирів як споживачів послуг з перевезення» [548, с. 13]; відсутність наслідків порушення строків доставки [548, с. 14].

Цінним є дослідження І.С. Лукасевич-Крутник «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України» [255]. Проте, воно орієнтоване, здебільшого, на дослідження особливостей правового регулювання відносин з надання транспортних послуг, специфіки договірного зобов'язання, характеристики договору про надання транспортних послуг та особливостей його виконання і навіть забезпечення виконання зобов'язання. Окрема увага приділена правовим наслідкам порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Звертаємо увагу, що дослідженню піддані як правовідносини з перевезення пасажирів, так і вантажів. Проте, оскільки забезпечення прав пасажирів не було предметом дослідження, цьому питанню було приділено увагу лише на рівні загальних положень забезпечення виконання зобов'язань, що не дозволило авторові системно підійти до дослідження цього питання.

Цінність дослідження У.П. Гришко полягає у визначенні типології порушень прав споживачів та пасажирів включно, з'ясуванні особливостей захисту прав споживачів за договором перевезення, і цивільно-правовій відповідальності перевізника як способу захисту прав пасажирів, зокрема.

Г.В. Цірат присвятила свою роботу вирішенню теоретичних питань уніфікації норм міжнародного повітряного права. Розділ 2 її роботи присвячений уніфікації норм щодо відповідальності перевізника перед пасажиром, а Розділ 3, – відповідальності експлуатанта перед третіми особами. Розділ 5 присвячений уніфікації засобів захисту прав кредиторів (накладання

обтяження на майно, ведення реєстру обтяжень, продаж майна з торгів, зняття судна з реєстру авіаційних суден і т.п., – забезпечення майнового інтересу кредитора).

З означеного слідує, що праця У.П. Гришко обмежується питаннями захисту прав споживачів транспортних послуг, а Г.В. Цірат, – відповідальності авіаційного перевізника.

Через призму сучасних наукових доробок, досліджень (О.В. Дзери, А.С. Довгерта, Н.С. Кузнєцової, Р.А. Майданика, О.В. Кохановської, О.О. Кот), у сфері цивілістики, виявлено також, що в роботах означених авторів йдеться про класичне уявлення про вирішення питання цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів, що мало б сприяти забезпеченню «договірної дисципліни» (доречі, категорії господарського права). Адже вбачалося, що наявність передбаченої законом чи договором можливості притягнення винної в порушенні договору сторони до цивільно-правової відповідальності є надійним способом охорони прав сторін.

Вважаємо, що сама по собі цивільно-правова відповідальність є лише одним із наслідків невиконання чи неналежного виконання договірних зобов'язань; одним із способів впливу на поведінку перевізника-порушника; одним із способів цивільно-правового захисту прав та/чи охоронюваних інтересів сторони, потерпілої від невиконання чи неналежного виконання договірних умов, способу, який передбачає можливість застосування засобів державного примусу, діяльність органів державної влади.

Нормативне забезпечення можливості особи застосувати форми, засоби та способи цивільно-правового захисту порушених, невизнаних чи оспорюваних прав, – наразі є однією з нормативних правових гарантій забезпечення реалізації прав, свобод та охоронюваних законом інтересів особи, а випадку їх порушення, – забезпечення захисту. Однак, цивільно-правова відповідальність є лише одним із наслідків невиконання чи

неналежного виконання договору, як і лише одним із способів захисту прав потерпілої особи.

В роботах також констатується, що у сфері перевезень пасажирів застосовується конструкція обмеженої цивільно-правової відповідальності, але не дається оцінка справедливості чи доцільності, виправданості (чи ні) її застосування [328, с. 139]. А.О. Мінченко лише визначив, що інститут обмеженої відповідальності перевізника слугує захистом його майнових інтересів [299, с. 187], що не відповідає вимозі повного відшкодування. Цей недолік намагаються виправити через страхові відносини (Гринюк О.В. «Цивільно-правові аспекти майнового страхування в Україні» (2004); Літвінова О.В. «Договори страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів» (2008)) [107; 252].

Наразі вироблено значну теоретичну базу, яка дозволяє вже говорити про роль та значення нормативно-правового регулювання як засобу державного впливу на поведінку сторін шляхом формування окремих умов договору, з метою «урівноважити» нерівне становище пасажира та перевізника (транспорту загального користування), так би мовити «вирівняти» їх правове становище у відповідності до принципу рівності сторін, що має свою мету – захист прав та інтересів «слабкої сторони» договору – пасажира; надати додаткових гарантій забезпечення реалізації його прав за договором, включаючи окремі права, закріплені в діючому споживчому законодавстві України, створити ефективний механізм правового захисту прав та охоронюваних інтересів пасажира. Це стосується і супроводу хворих спецтранспортом, надання послуг з розважання, де складовою є перевезення, тощо.

Окремі аспекти даного дослідження базуються на монографічному дослідженні Венедиктової І.В. «Захист охоронюваних законом інтересів у цивільному праві» [2]. На підставі її праці з'ясовано, що не виправдано упускається питання захисту інтересів осіб, а основна увага зосереджується, здебільшого, на питаннях цивільно-правового захисту прав і свобод. Тож ми в

своїй роботі приділили значну увагу та науковий інтерес до питань захисту охоронюваних законом інтересів особи в процесі виконання договору перевезення пасажирів (здійснення його права на свободу пересування).

В контексті запропонованої нами робочої тези щодо діалектичного зв'язку договору перевезення пасажирів з правом особи на свободу пересування (визнання перевезення пасажирів способом здійснення його права на свободу пересування), заслуговує на увагу робота Голубки І.І. «Конституційні права на свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні та країнах ЄС: порівняльно-правовий аналіз» (2016) [93], оскільки в ній вирішуються питання охорони права, змісту права, його здійснення, забезпечення, обмеження та захист права особи на свободу пересування. Всі ці питання мають загальний характер стосовно нашої тематики, – особливостей їх прояву в договорі перевезення пасажирів як взагалі, так і різними видами транспорту.

Наразі ж існує потреба в комплексному дослідженні відносин з перевезення пасажирів та їх цивільно-правового регулювання через призму забезпечення їх прав за договором перевезення пасажирів, оскільки права та інтереси пасажирів за цим договором є пріоритетними, здійсненню їх і слугує означений договір. Відтак, має бути проаналізований стан забезпечення прав пасажирів за законодавством України, його відповідність законодавству ЄС та виробленні підходів до удосконалення механізму забезпечення прав пасажирів. Саме вирішенню цих питань і присвячена дана робота.

В Російській Федерації дослідженням у сфері правового регулювання перевезень пасажирів приділена увага більшої кількості науковців, що однак, не забезпечило якості та глибини їх досліджень.

Варто назвати роботи: Ахундова Расима Адиль Оглы «Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации» (2005) [33], Зарапіної Л.В. «Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении» (2005) [164], Єфремова Є.О. «Договор воздушной перевозки»

(2006) [140], Сергєєвої М.А. «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров» (2007) [538], Гуржей С.Ю. «Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом» (2007) [119], Хейгетовой С.Е. «Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом» (2007) [641], Поздняковой А.С. «Реализация права на занятие предпринимательской деятельностью, связанной с перевозками пассажиров автомобильным транспортом» (2008) [373], Щуровой А.А. «Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международной перевозке» (2009) [710], Мосашвілі В.В. «Договор международной воздушной перевозки пассажира и багажа: понятие, особенности, система правового регулирования» (2011) [309], Козловой Т.С. «Правовое регулирование ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при международной воздушной перевозке» (2011) [205], Машина В.В. «Договор воздушной перевозки пассажира» (2012) [282], Лернер Б.Ю. «Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте» (2012) [250], Вигодянського А.В. «Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира» (2013) [84], Касаткіної О.С. «Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве» (2013) [187], Остроумова М.М. «Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок» (2013) [345], Штикова В. П. «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки» (2015) [707], Дудченко А.В. «Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира» (2016) [134]. Більшість з них – формальна підстава для отримання наукового ступеня.

На наше переконання, основним недоліком даних робіт, попри їх величезний масив, є надмірне приділення уваги питанням покарання сторони, яка не виконала чи неналежним чином виконала свої договірні зобов'язання, аніж захисту прав та охоронюваних законом інтересів пасажира.

Крім того, дані роботи не містять притаманних підходів ЄС до забезпечення охорони та захисту прав пасажирів на основі усвідомлення їх споживачами (на основі специфічного споживчого транспортного права), у якості осіб, які здійснюють своє право на свободу пересування.

Впадає в очі відсутність будь-якого аналізу на основі критерію безпеки (особи, національної безпеки і т.п.), яка повинна мати засадничий характер, бути критерієм для узагальненого вирішення питань відмови в укладанні договору, відмові особи у здійсненні перевезення, підстав для звільнення перевізника від відповідальності за окремі види порушень договірних умов, включаючи своєчасність доставки пасажирів і т.п. (питання затримки доставки і т.п.).

Констатуємо в цих роботах відсутність обґрунтувань щодо необхідності забезпечення прав пасажирів (а спершу їх закріплення, а відтак, формування механізму охорони та захисту прав пасажирів) на безпеку, на інформацію, на мобільність, на сприяння, на доступність, на можливість швидкого реагування на звернення пасажирів, на швидкий та ефективний розгляд скарг пасажирів, тощо. Відсутня увага до забезпечення прав пасажирів з особливими потребами. Натомість, основні доводи авторів зводяться до аргументації, що перевізник, повинен нести підвищену відповідальність перед контрагентами незалежно від вини. Констатується, що наразі цивільно-правова відповідальність в транспортних зобов'язаннях позбавлена компенсаторно-відновлювальної функції [134].

Відтак, основна маса цих робіт, як і їх результати, не задовольняють наших дослідницьких прагнень, не сприяють покращенню механізму правового регулювання відносин між перевізником та пасажиром; не сприяють досягненню мети і виконанню поставлених завдань нашого дослідження.

Серед інших аргументів щодо низької цінності зазначених досліджень, – відсутність орієнтації на інтереси пасажирів, на забезпечення його прав і свобод. Питання безпеки взагалі віддані сфері організації діяльності

транспорту, начебто це не стосується особи пасажирів. Між тим, в Україні в результаті експлуатації транспорту загинуло 4464 (2014), 3432 (2017) пасажирів та інших учасників дорожнього руху; травмовано 32352 (2014), 34677 (2017) [194]. За даними Державної служби України з безпеки на транспорті в 2019 р. лише на автомобільному транспорті 184 особи загинули та 1588 отримали травми; а на залізничному, – 354 особи загинули та 232 отримали травми [465]. Доречі, повна інформація про стан безпеки на транспорті за 2018-19 р.р. на офіційному сайті Державної служби статистики відсутня, попри інформацію про економічні складові діяльності транспорту. Складається враження, що діяльність транспорту сама по собі є важливішою від прав та інтересів особи, в інтересах якої він діє.

Заслуговують на увагу дослідження: «Правовое регулирование международных воздушных перевозок» (автор Молина Перес Уолнер) (Білорусія, 1992 р.) [302]; «Personenbeförderungsrecht» (Bergner, Manfred, 1986 р., Німеччина) [727] та ін.

Аналізуючи дослідження європейських науковців, з'ясовано, що більшість з них присвячено або теоретичному обґрунтуванню вирішення конкретних правових ситуацій, або тлумаченню законів про перевезення пасажирів. Прикладом є тлумачення Закону про пасажирський транспорт (PBefR) (Німеччина) (автори Фромм, Гюнтер; Сельман, Клаус-Альбрехт; Цук, Хольгер) [773].

Більшість робіт зарубіжних науковців мають більше прикладний, аніж науковий характер; лише окремі з них торкаються окремих теоретичних питань удосконалення правового регулювання перевезень. Крім того, вони стосуються, здебільшого, перевезень різними видами транспорту. Наразі, найбільша увага приділяється міжнародним повітряним перевезенням пасажирів.

В РФ заслуговує на увагу докторська дисертація М.М. Остроумова [345] на тему «Договор перевозки в международном воздушном сообщении». Її зміст, здебільшого, полягає в компаративному аналізі особливостей правового

регулювання перевезень пасажирів повітряним транспортом за національним законодавством РФ та у відповідності до норм міжнародного повітряного права, зокрема йдеться про Монреальську конвенцію 1999 р. та Варшавську конвенцію 1929 р. про повітряні перевезення. Велику увагу приділено вирішенню колізійних питань, що є важливим, але не відповідає на основне питання, – питання забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів.

Означений автор анонсував ряд зарубіжних праць (праць зарубіжних науковців), щоправда у сфері повітряних перевезень пасажирів, серед них: «Монреальська конвенція» (2010, співавтори, – вчені Європи та США: Ельмар Гімулла, Рональд Шмід, Вольф Мюллер-Остін, Регула Деттлінг-Отт, Род Марго) [749]. Ця праця є постатейним коментарем Монреальської конвенції 1999 р. з оглядом судової практики її застосування.

Роботи інших авторів, зокрема Джорджа Томпкінса [788], Шоукросса та Бьюмонта [784], Пола Демпсі та Міхаеля Мільде [742], Тім Анмак [797], Томас Вален [798] також присвячені тлумаченню Монреальської конвенції 1999 р.

Вдавшись до виявлення наукових розвідок щодо вирішення забезпечення здійснення прав пасажирів, які мають більше практичне, аніж теоретичне значення, ми з'ясували і констатуємо, що наразі у багатьох цивілізованих країнах світу, включаючи ЄС, основна увага приділяється, здебільшого, питанням забезпечення прав пасажирів як споживачів транспортних послуг, що є наслідком започаткованого в 60-х роках минулого століття консумерського руху.

Це не значить, що сфера перевезень, їх організації, правове регулювання діяльності транспорту знаходиться поза увагою законодавця. Регулювання перевезень, організації перевезень, безпеки діяльності транспорту, забезпечення прав пасажирів (як споживачів транспортних послуг), співвідношення договірної та нормативної регулювання, обмеження договірної свободи, питання захисту прав споживачів на основі транспортного чи споживчого законодавства; віддання переваги організації та здійснення перевезень пасажирів державному, муніципальному чи приватному сектору,

організація конкурентного транспортного середовища, підвищення якості обслуговування пасажирів – ось неповний перелік актуальних питань, які синхронно та одночасно вирішуються на організаційному, правовому та інших рівнях в країнах Америки [770] та Європи [725, 724, 752, 744, 747, 790].

В Іспанії значну увагу дослідники приділили вирішенню питань оптимальної організації управління та здійснення перевезень пасажирів на основі створення конкурентного середовища, яке дозволяє в кінцевому рахунку вирішувати питання покращення задоволення транспортних потреб населення (щодо якості, безпеки та вартості перевезення). Ці питання висвітлюються в працях Daniel Albalade, Germà Bel, Joan Calzada (Universitat de Barcelona and GiM-IREA, Barcelona, Spain) [724, p. 86].

Але, безперечно, найактуальнішим серед означених питань є питання забезпечення прав пасажирів [790, 745] на всіх етапах: придбання квитка, чи іншого перевізного документу, посадці, перебуванні в транспортному засобі, поїздки, отримання інформації, де диференціація та єдність прав пасажирів мають свої прояви.

Більш того, в ЄС наразі серед актуальних питань є питання забезпечення права особи на пересування (щоправда, в контексті подорожей в межах ЄС) [771, p. 3], в тому числі на основі універсальних проїзних квитків, перевезення пасажирів різними видами транспорту на основі єдиного транспортного документу (реалізація прав пасажирів при мультимодальних перевезеннях) (йдеться про усунення проблем взаємодії різних видів транспорту на основі єдиних універсальних уніфікованих підходів). Ця проблема вирішується в роботах Marie Brunagel, Nicolas Gohel, Christina Castella, Ahmed Fida Hamrouni, Laura Protard, Giulia Mocci [767].

В Україні подібні питання в працях цивілістів донині не вирішувалися. Більш того, в окремих наукових статтях та тезах конференцій донині висвітлюються ті питання, які вже не мають нині значного теоретичного інтересу, оскільки вже вирішені в працях О.М. Нечипуренка [329] та А.О. Мінченка [299], – йдеться про віднесення перевезень до сфери послуг (через

відмежування «робіт» від «послуг» [588; 299, с. 18-20; 291]), висвітлення особливостей цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів, констатації факту обрання Україною стратегічного напрямку євроінтеграції, що потребує адаптації законодавства України до права ЄС [284, с. 358], тощо.

Сьогодення вимагає вирішувати питання забезпечення здійснення прав пасажирів (в тому числі в контексті здійснення права особи на свободу пересування), забезпечення безпеки (і значення даної категорії для вирішення питань функціонування механізму правового регулювання перевезень пасажирів), вирішення питань забезпечення ефективного захисту прав пасажирів (як споживачів транспортних послуг), в тому числі на основі спеціалізованого споживчого та транспортного законодавства.

Оскільки нами висловлено тезу, що перевезення є одним із способів здійснення особою права на свободу пересування, важливими є висновки проведених досліджень, зокрема: М.Ф. Анісімової «Зобов'язання України щодо прав людини у зв'язку зі вступом до Ради Європи» (2001) [27], С.В. Максименко «Міжнародно-правове регулювання права на свободу пересування і вибір місця проживання» (2006) [267], О.Ф. Динько «Зміст і гарантії забезпечення реалізації свободи пересування людини та громадянина в Україні» (2003) [126], С.І. Чернооченко «Особисті немайнові права, які забезпечують соціальне існування фізичних осіб в Україні» (2000) [681], Л.В. Федюк «Система особистих немайнових прав у цивільному праві» (2006) [625], Р.О. Стефанчука «Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві» (2007) [578], Мухамедова Е.Е. Цивільно-правові аспекти реалізації особистих немайнових прав фізичної особи в Україні (2010) [312], І.Ю. Тарапаки «Адміністративно-правове регулювання свободи пересування та вільного вибору місця проживання в Україні» (2016) [591], Голубки І.В. «Конституційні права на свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні та країнах ЄС: порівняльно-правовий аналіз» (2016) [267] та інших.

Але всі ці названі роботи хоч і розкривають зміст та об'єм особистих немайнових прав, в тому числі права особи на свободу пересування, однак, не торкаються питання реалізації цього права при виконанні договору перевезення пасажирів, а тим більше питання його правового забезпечення. Ми ж виходимо з того, що діяльність транспорту зумовлює особливості здійснення особою права на свободу пересування, а в окремих випадках, – і їх обмеження, що зумовлює цінність означених робіт в контексті нашого дослідження.

Не дивлячись на наявність поодиноких дисертаційних досліджень договірних конструкцій перевезень пасажирів різними видами транспорту (перевезень пасажирів таксі та перевезень пасажирів залізничним і повітряним транспортом), єдине глибоке наукове монографічне дослідження в даній сфері в Україні наразі відсутнє, як і концептуальні підходи до правового регулювання перевезень пасажирів в контексті забезпечення здійснення його прав, тим більше, що наразі відсутні дослідження щодо доктринальних та утилітарних проблем забезпечення прав пасажирів.

Усвідомлення пріоритетності прав людини, започаткування людиноцентричних підходів в цивілістиці, дозволяє говорити про домінанту прав пасажирів не на основі суб'єктивних прав сторони договору перевезення пасажирів, а на основі дотримання та забезпечення особистих немайнових прав особи, включаючи право на свободу пересування. Такий підхід має бути застосований не лише в положеннях Книги 2 ЦК України, чи відповідної глави 64 ЦК України (перевезення), а й у транспортних статутах та кодексах, правилах пасажирських перевезень відповідними видами транспорту, та інших нормативно-правових актах.

Вибір нами такого підходу зумовлений тим, що нам особисто імпонує філософія екзистенціалізму, що була розроблена на початку XX століття М. Хайдеггером і проникнута увагою до повсякденного існування людини у світі на відміну від класичної філософії, де суб'єкт (людина) є або суб'єктом наукового пізнання, або його об'єктом [540, с. 175]. Ця «повсякденність»

почала набувати цінності, оскільки з таких «дрібничок» і складається життя пересічної людини. Усвідомлення цих цінностей як важливих лягло в основу цінності приватної сфери буття, поваги до приватного життя особи в усіх її проявах.

Це зумовлює вироблення парадигми регулювання перевезень пасажирів:

1. переорієнтація спрямованості правового регулювання перевезень на людину, її потреби, права та інтереси;
2. оскільки перевезення пасажирів виникають з приводу здійснення права людини на свободу пересування (ст. 33 Конституції, ст. 313 ЦК України), правове регулювання перевезень пасажирів має бути орієнтоване на забезпечення прав людини і здійснення права особи на свободу пересування, зокрема;
3. правове регулювання перевезень пасажирів має враховувати сучасні цивілізаційні досягнення та запити, та забезпечувати права пасажирів на основі концепту сучасного приватного права [517, с. 68];
4. здійснення прав пасажирів має ґрунтуватися на безпековій основі;
5. правовий статус пасажирів, в тому числі окремих категорій, забезпечення його прав, допустимі обґрунтовані обмеження його прав та порядок їх здійснення повинні мати законну основу;
6. гарантії прав пасажирів та інструменти впливу на поведінку учасників договору перевезення пасажирів потребують нормативної регламентації з визначенням допустимих меж застосування автономного регулювання;
7. нормативне забезпечення прав пасажирів, застосування форм та способів захисту його прав, особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника в контексті забезпечення прав та охоронюваних законом інтересів пасажирів повинні бути результатом виваженого «компромісу» інтересів перевізника та пасажирів на основі пріоритетності інтересів останнього.

27 липня 2016 р. відбулася третя міжнародна науково-теоретична конференція «Методологія приватного права (теоретичний дискурс та

практика застосування)». На цій конференції було висловлено позиції провідних учених-цивілістів щодо сучасних тенденцій в методології приватного права. Зокрема, проф. Н.С. Кузнєцова висловила про умовний вектор української цивілістичної методології. Це слушно, оскільки її позиція є закономірним наслідком трансформаційних процесів суспільного буття, української реальності. Оскільки Україна обрала євроінтеграційний вектор, то вивчення та дослідження набутого ЄС та державами-членами ЄС досвіду правового регулювання цивільних відносин набуває характеру необхідності. Тому застосування порівняльно-правового методу дослідження (на основі пріоритетності принципів приватного права, закріплених в ст. 3 ЦК України) є першочерговим завданням [385].

Заслуговує також на увагу позиція Р.Б. Шишки, що основним призначенням методології є забезпечення критичного ставлення до наукових результатів. Саме тому недопустимою є абсолютизація будь-якого з методів пізнання [385].

С.О. Сліпченко визначив, що найпершим кроком у вирішенні поставлених у дослідженні завдань є пошук певної моделі методології дослідження [555, с. 60]. Неможливо не погодитися з його твердженням, що основу методології складають взаємопов'язані компоненти: визначення об'єкта, предмета та мети дослідження; слідування обраному шляху дослідження; обґрунтованість і доведеність результатів дослідження, можливість використання результату дослідження [555, с. 61].

В процесі проведення досліджень різними ученими використовується різний інструментарій (набори методів пізнання). Так, С.О. Сліпченко, досліджуючи особисті немайнові правовідносини щодо оборотоздатних об'єктів, застосував метод альтернатив, розроблений Карлом Поппером [378, с. 62], сутність якого полягає у знаходженні альтернативної теорії і співставлення альтернативної з існуючою доктриною чи гіпотезою [555, с. 62].

Вважаємо, що метод альтернатив слугує засобом забезпечення здійснення іншого методу – порівняльно-правового, щодо якого метод альтернатив займає службове значення.

Наше мислення більшим чином сприймає діалектичний метод пізнання, що приводить до використання його як основного, що не виключає використання і інших методів, як загальнонаукових, так і спеціальних правових.

В своєму дослідженні ми застосували ряд загальнонаукових та спеціальних юридичних методів пізнання: діалектичний, системно-структурно аналізу; порівняльно-історичний, ретроспективний, порівняльно-правовий (компаративний); герменевтичний, формально-юридичний, прогностичний та інші.

Діалектичний метод застосовано для характеристики правовідносин з перевезення пасажирів, особливостей правового регулювання перевезень пасажирів, виявлення взаємопов'язаних чинників, детермінант; їх взаємозалежності, ступеню і характеру взаємного впливу та взаємодії; встановлення особливостей та елементів механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, його ефективності щодо забезпечення прав пасажирів за договором перевезення. Визначено зумовленість механізму забезпечення прав пасажирів механізмом правового регулювання перевезень пасажирів.

За допомогою історико-правового методу виявлено етапи становлення та розвитку нормативного регулювання договірних відносин з перевезення пасажирів у національному праві. Застосовано для встановлення особливостей регулювання відносин з перевезення пасажирів в попередні історичні періоди, що дозволяє визначити детермінанти та чинники, які зумовлювали механізм правового регулювання цих відносин у відповідний період та визначити ті, які є визначальними та мають бути збережені і наразі. За визначенням Г.Ф. Шершеневича, лише ідеал, створений на основі твердого знання минулого і

сучасного суспільного середовища може надати політиці (праву) дійсне значення (авт. переклад і коментар) [688, с. 42].

За допомогою формально-логічного та методу системного аналізу проаналізовано зміст правових норм національного законодавства, зарубіжних країн та права ЄС, які регулюють договірні відносини з перевезення пасажирів на основі цивільного, транспортного та споживчого законодавства; визначені договір перевезення пасажирів, його характеристика та зміст, правове становище пасажирів, поняття та ознаки забезпечення прав пасажирів та його гарантій, права на безпеку та права на вільне пересування, визначено елементи механізму цивільно-правового регулювання відносин з перевезення пасажирів та їх ознаки, поняття та ознаки цивільно-правової відповідальності, цивільно-правового захисту прав і законних інтересів пасажирів, безпеки та ризику.

Структурно-функціональний метод дозволив охарактеризувати відносини з перевезення пасажирів, визначити їх суб'єктний склад, права та обов'язки сторін за договором, механізм їх правового регулювання та елементи, структуру механізму забезпечення прав пасажирів, 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 в контексті вирішення питань теорії та практики забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів.

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.

Метод правового прогнозування застосовано для визначення напрямків гармонізації законодавства України та ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів та передбачення наслідків змін та удосконалень національного законодавства, адаптації до законодавства ЄС.

Метод моделювання використано для наукової аргументації висновків та пропозицій з удосконалення національного законодавства у сфері договірної регулювання перевезень пасажирів.

Лише комплексне застосування методів наукового пізнання дозволяє пізнати всі аспекти правових явищ у сфері перевезень пасажирів та забезпечення їх прав у їх взаємозв'язку та структурній та функціональній взаємозалежності, виявити недоліки та прогалини механізму правового регулювання досліджуваних відносин, зокрема, його механізму забезпечення прав пасажирів, внести пропозиції щодо вдосконалення актів чинного законодавства України у сфері забезпечення прав та законних інтересів пасажирів.

Обґрунтовуємо необхідність підходу, відмінного від традиційного пізнавального, про який йшлося у працях науковців з філософії права, та в працях Г.Ф. Шершеневича, який використовував догматичний метод і вважав, що лише норми права є предметом наукового пізнання; що юридичні відносини самі по собі об'єктом пізнання бути не можуть [688, с. 3].

Револьюційною стала праця Р.Й. Халфіної, яка в 1974 р. зазначила, що оскільки правовідношення є результатом дії норми, то специфіка реалізації норми в правовідношенні полягає в тому, що саме в правовідношенні норма отримує своє реальне буття. Водночас, вона визнала, що особливість реалізації норми в правовідношенні визначається характером тих правовідносин, які регулюються [628, с. 99]. Тим самим вона визнала існування відносин поза межами дії правових норм, які, регулюючи ці відносини, перетворюють їх в правовідносини. З цього робився висновок про єдність змісту і форми у правовідношенні, оскільки в процесі правового регулювання правова норма надає існуючому суспільному відношенню правову форму [628, с. 79].

Це дало нам підстави для висновку, що дослідження повинне базуватися не лише на пізнанні права, правових норм, але й відносин, які врегульовані чи не врегульовані нормами права, ефективність впливу правових норм на відносини; досягнення мети правового регулювання (в ідеалі фактичні

правовідносини мають відповідати ідеальній моделі, «запрограмованій» в правовій нормі).

На сучасному етапі, як зазначила Л.Г. Удовика, відбувається черговий процес соціальної трансформації, який характеризується тенденцією загальної інтегральної якості [620, с. 21].

Це визначення буде неповним, якщо не вказати на ту особливість, яка стала характерною для сучасного національного цивільного права. Йдеться про загально-правову спрямованість засобів правового впливу при регулюванні суспільних (цивільних) відносин.

Якщо на момент переходу України від адміністративно-командної системи управління до нової, яка вже базувалася на приватно-правових засадах правового регулювання суспільних (включаючи цивільні) відносин, актуальним було затвердження принципів свободи (включаючи свободу договору) і перехід від імперативного методу (домінанти) регулювання цивільних відносин до можливості саморегуляції своїх відносин, за якої можливість застосування приписів законодавства лише тоді, коли сторони не скористалися наданою законодавцем можливістю саморегуляції [369, с. 76], то наразі риторика змінюється в сторону пріоритетності прав людини. Йдеться про домінуючу наразі антропологічну концепцію, чи концепцію пріоритетності прав людини.

Забезпечити функціональну можливість дієвості означеної домінанти належить наразі державі, оскільки саме вона, володіючи засобами формування механізму правового регулювання суспільних відносин, має можливість і відповідний обов'язок забезпечення прав людини, створення надійних гарантій їх реалізації та дотримання.

Настала ера антропологічного виміру, сутність якого полягає у створенні законів та закономірностей, принципів діяльності людей як ядра правового регулювання. Він ще має назву людиноцентризм.

У центрі такого регулювання має бути людина з належними їй потребами, інтересами та можливостями. Відтак, і оцінка ефективності

механізму правового регулювання має визначатися через ступінь досягнення мети конкретної людини [224, с. 155].

Підтримаємо Удовику Л.Г., що складовими антропологічного виміру правової системи є не лише визнання цінності й значущості кожної людини, а й забезпечення належних їй прав і свобод, надання реальних механізмів їх реалізації та захисту, які мають забезпечувати стійкий розвиток людини і суспільства. У цьому аспекті доволі аргументованою виглядає її теза про необхідність визначення засадничої ролі антропологічної парадигми й гуманізму в процесі трансформації правової системи в умовах сучасних глобалізаційних процесів [620, с. 27].

Водночас, на рівні теорії та приписів ЦК України, зокрема, ст. 13 ЦК України усвідомлена та закріплена ідея меж здійснення цивільних прав, що є основою вільного співіснування людей.

В сучасному правознавстві відбулася плюралізація філософсько-правових підходів і концепцій, що сприяє різноаспектності досліджень в праві. Багатогранність досліджень слугують меті пізнання істини і характеризують сучасний стан досліджень як відкритої сфери, позбавленої тяжіння та відстоювання усталених догм.

Наразі, на початку ХХІ ст. під впливом інтеграційних процесів у правовій науці переживають трансформацію класичні правові концепції: природно-правова доктрина, юридичний позитивізм, соціологічна юриспруденція. М.І. Козюбра зробив висновок, що в цей період навіть між раніше антагоністичними концепціями настав період «мирного» співіснування [206, с. 90].

Проте, ця правова позиція не є одностайною. Так, С.П. Головатий, аналізуючи Конституцію України, філософію лібералізму, покладену в її основу, висловив наступну позицію: «...доктрина юридичного позитивізму – з одного боку, і доктрина природного права – з другого, це антиподи. Це протилежності, котрі цілковито заперечують одна одну» [91, с. 28]

Втім, Н.С. Кузнецова визнала «право природне», як таке, яке має своїм джерелом не волю законодавця, держави, а Природу, Бога їх закони, котрі ми пізнаємо [383, с. 61]. Відтак, право природне є критерієм належності та справедливості права позитивного.

Як зазначив С.В. Ківалов, наразі методологічною трансформацією в юридичній науці стала антропологізація права, сутністю якої є визнання людини центральним об'єктом пізнання, спрямованості правового регулювання [335, с. 175]. Антропологічний ренесанс, за поглядом П.С. Гуревича, виявився в інтересі до проблем людини, у формуванні нових шляхів її пізнання [118, с. 3].

Нам імпонує підхід Є.О. Харитонova та О.І. Харитонової щодо визнання приватного права концептом, ідеєю правового мислення, загальним підходом [638, с. 68-77], яке має визначну роль в усьому механізмі правового регулювання відносин, оскільки поєднує в собі ідеї свободи (лібералізму), справедливості, утилітаризму, природного права та навіть позитивізму, та містить в собі належний інструментарій впливу на відносини, щоправда, в умовах сформованого громадянського суспільства, існування якого можливе в демократичних правових державах за сформованого культурного, правосвідомого, політично зрілого суспільного середовища, яким визнається «західна цивілізація» [631, с. 10]. Держава ж стосовно означених вище концептів виконує функцію регулятора «за запитанням».

На наше глибоке переконання, право особи на свободу пересування є стрижневим, яке має визначати зміст та спрямованість правового регулювання перевезень пасажирів. Звичайно, і ми це вже зазначали, що в конструкції договору перевезення пасажирів це право не є єдиним, яке визначає правове становище пасажирів у відповідному договорі. Водночас, воно має визначальний характер. Інші права людини, в числі яких закріплені в актах чинного законодавства та міжнародних договорах, деклараціях, конвенціях мають забезпечуватися в будь-яких сферах людського буття, і в сфері здійснення перевезень пасажирів, зокрема.

Особисто ми притримуємося позиції, що підхід, згідно якого суб'єктивні права та обов'язки сторін договору обмежуються змістом договору не є вірним. Права особи, зокрема, особисті немайнові мають бути забезпечені (охоронювані, захищені, не обмежені у можливості здійснення, крім випадків, передбачених законом, на основі загальноцивілістичного підходу щодо меж здійснення цивільних прав на основі змісту ст. 13 ЦК України, згідно якої обмеженню підлягає об'єм (можливість та міра здійснення права), але не зміст, – цивільні права особа здійснює у межах, наданих їй договором або актами цивільного законодавства. При здійсненні своїх прав особа зобов'язана утримуватися від дій, які могли б порушити права інших осіб, завдати шкоди довкіллю або культурній спадщині) [665].

Наразі ми виходимо з тієї позиції, що неможливо здійснити пересування особи у просторі без реалізації нею належного їй права на свободу пересування. В свою чергу, пересування особи (перевезення) за допомогою транспортного засобу є одним із способів здійснення особою належного їй права на свободу пересування та його безпеку, де останнє визнане Р.Б. Шишкою парасольковим щодо інших прав [699, с. 44].

Наразі право особи на свободу пересування сприймається як належність, як певна данність, проте, так було не завжди. Попри те, що свого часу Сократ (469-399 р.р. до н.е.) писав, що кожен, хто не бажає проживати в певному місці, може їхати куди йому заманеться [131, с. 15], людям довелося виборювати свою свободу. Результатом стало прийняття актів: Великої хартії вольностей 1215 р. (Англія) [736]; Тьобінгенського договору 1514 р., Договору 1548 р. про земельний мир, Аугсбургського імперського договору 1555 р. [777] та ін.

На початку XIX ст. при підготовці проекту Конституції Німеччини обговорювалося питання щодо надання громадянам прав, які б були непорушними і невід'ємними. Серед інших, фон Гумбольдт (von Humboldt) такими визнав право на свободу пересування, свободу в межах закону та вільний вибір учбового закладу [792, с. 536].

На Україні в епоху кріпосного права можливість сільського населення переміщатися з одного населеного пункту до іншого обмежувалася, особливо з кінця XV ст. прийняттям трьох Литовських Статутів 1529, 1566 та 1588 років. Натомість, після заснування Запорізької Січі у XV – початку XVI ст. біглими селянами, сформувалася правова система звичаєвого права запорізького козацтва, характерними рисами якої були формальна рівність, демократія організації, відсутність обмежень щодо свободи пересування [26, с. 24].

В Росії у XVIII ст. було запроваджено паспортну систему та обмеження свободи пересування Указом від 30.10.1719 р. «Про затримання втікачів, драгунів, солдатів, матросів і рекрутів» [235, с. 425]. В XIX ст. вона посилилась, коли з 1803 р. було введено друковані паспорти; 30-х років XIX ст., коли було прийнято Статут «Про паспорти і біглих», який діяв до 1894 р., коли було прийнято Положення про види на проживання.

В Конституції УНР (Української народної республіки) 29.04.1918 р. ст. 18 було закріплено, що «Кожний громадянин УНР і всі інші на її території мають повну свободу перемін місця пробування» [220]. Проте, вже з вересня 1920 року почав діяти закон «Про реєстрацію населення, яке живе на території УНР». Відповідно до нього кожен громадянин у віці старше 12 років – в містах, і старше 14 років – в селах, який проживав на території УНР, мав зареєструватися в місці свого проживання і отримати реєстраційну картку встановленого зразка [26, с. 36].

В Росії після встановлення радянської влади у 1919 р. паспортна система була відмінена, але фактично її функції (паспорту і прописки) виконувала трудова книжка. Право вільно пересуватися і оселятися на території було закріплено Декретом Президії Всеросійського Центрального Виконавчого Комітету РРФСР від 24.01.1922 р., а також ст. 5 Цивільного кодексу РРФСР 1922 р. Проте, вже в більш пізніх Конституціях СРСР 1924, 1936 [216], 1977 [218] років право на свободу пересування зникло. Точніше сказати, в Конституції СРСР 1924 року жодних прав людини і громадянина закріплено не було [217].

Інститут «прописки» в СРСР було запроваджено Постановою РНК РРФСР від 28.04.1925 р. «Про прописку громадян в міських поселеннях», а потім в Постанові РНК СРСР від 18.12.1927 р., який блокував вільне пересування громадян територією СРСР.

З погляду на обмеженість освітлення результатів дослідження, надалі лише зазначимо, що інститут прописки продовжив існування і після проголошення незалежності Україною. Так, 10 жовтня 1994 р. було прийнято Постанову КМУ № 700 «Про затвердження Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ», яка попри прийняття в 1996 році Конституції України (і закріплення в ній основоположних прав людини, в тому числі право особи на свободу пересування згідно положень ст. 33), втратила чинність лише в 2002 р. на підставі Постанови КМУ № 1968 від 25.12.2002 р. І це не дивлячись на те, що у своєму Рішенні Конституційний Суд України (Справа № 1-31/2001 від 14 листопада 2001 р.) [492] визнав неконституційним положення підпункту 1 пункту 4 Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 1994 року № 700 [377], щодо прописки (виписки), згідно з яким паспортна служба органів внутрішніх справ застосовує як загальне правило дозвільний порядок вибору особою місця проживання, а зазначений підпункт 1 пункту 4 Положення втрачає чинність з дня ухвалення Конституційним Судом України цього Рішення.

Цивільний кодекс України 2003 року в ст. 313 закріпив, що фізична особа має право на свободу пересування (ч. 1 ст. 313 ЦК України), при тому фізична особа може бути обмежена у здійсненні права на пересування лише у випадках, встановлених законом (ч. 2 ст. 313 ЦК України).

В Законі України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні» від 11.12.2003 р. закріплено зміст права на свободу пересування та особливості його здійснення з урахуванням підстав та порядку обмежень його здійснення [449].

Право на свободу пересування наразі закріплене: в Загальній Декларації прав людини 1948 р. [153], її положення було конкретизовано в Протоколі № 4 до Конвенції «Про захист прав людини і основоположних свобод» 1950 р., який гарантує деякі права і свободи, що не включені до Конвенції та Протоколу №1 до неї; Міжнародному пакті про громадянські та політичні права 1966 р. [295], Міжнародній конвенції про захист прав всіх трудящих мігрантів та членів їх сімей 1990 р. [294], Хартії основних прав Європейського Союзу від 07.12.2000 р.[731]; Резолюції Генеральної Асамблеї ООН A/RES/55/100 «Повага права на загальну свободу пересування та надзвичайну важливість возз'єднання сімей» 2001 р.[365]. В країнах Європи правові засади свободи пересування осіб наразі визначаються положеннями Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС) і Договору про Європейський Союз (ДЄС) зі змінами і доповненнями, внесеними Лісабонським Договором [791], Кодексом Співтовариства про режим перетину людьми кордонів від 15.03.2006 р. [203]. та ін.

В Україні після прийняття Закону його положення конкретизувалися: 04.11.2010 р. Закон України №2677-VI «Про внесення змін до Закону України «Про виконавче провадження» та деяких інших законодавчих актів щодо вдосконалення процедури примусового виконання рішень судів та інших органів (посадових осіб)» (встановлення тимчасового обмеження у праві виїзду боржника за межі України) [394]; 16.01.2014 р. прийняття Законів України, якими обмежувалися окремі права людини [396]; 2 липня 2015 р. – прийняття Закону України «Про Національну поліцію» (закріпив поліцейські превентивні заходи, одним з яких є обмеження щодо переміщення особи або транспортного засобу) [432]; 14.04.2017 – затвердження Тимчасового порядку контролю за переміщенням осіб через лінію зіткнення у межах Донецької та Луганської областей [421]; 2017-2019 рр. : 26.11.2018 р. Указ Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» [388].

Ситуації, коли органами державної влади вводилися обмеження на право пересування певними територіями України, на жаль, вже мали місце. З

сумом пригадуємо події катастрофи на Чорнобильський АЕС, які мали жахливі наслідки, що призвели до масової загибелі людей, захворювання на променеву хворобу, жахливих екологічних та соціальних наслідків. Тут право свободи пересування підпорядковане безпеці і праву на життя та здоров'я.

Правовий режим зони відчуження, яка постраждала внаслідок катастрофи на Чорнобильській АЕС закріплено в Законі України «Про правовий режим території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи» від 27.02.1991 р.[444].

Законом України «Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні»» від 26.11.2018 р. [422] воєнний стан вводився в Вінницькій, Луганській, Миколаївській, Одеській, Сумській, Харківській, Чернігівській, а також Донецькій, Запорізькій, Херсонській областях та внутрішніх водах України Азово-Керченської акваторії.

Умовно можна визначити проблемні питання щодо здійснення права особи на свободу пересування та вільний вибір місця проживання щодо:

- окремих територій (в Україні – зона примусового відчуження (відселення) внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС; п-ів Крим, окремі території Донецької та Луганської областей. В іноземних державах – зони збройних конфліктів, воєн, землетрусів, вивержень вулканів, тощо. Щодо останнього – виверження вулкана Ейяф'ятлайокютль в Ісландії (2010 р.), який призвів до зупинки польотів над відповідною зоною);
- прикордонних зон, місць розташування військових частин, об'єктів, оборонного комплексу, режимних об'єктів;
- окремих категорій осіб (дітей, військовослужбовців, осіб, які перебувають на держслужбі, співробітників поліції, СБУ і т.п.; осіб, які мають доступ до документів з особливим грифом секретності; боржників, в тому числі по аліментним зобов'язанням; осіб, які мають судимість, осіб з інвалідністю і т.п.).

Ми намагаємося звернути увагу, що попри перше враження щодо змісту та об'єму права на свободу пересування і пов'язаного з ним права на вільний

вибір місця проживання, питання є доволі складним, зумовленим рефлексією на подразники дійсності (військові збройні конфлікти, терористичні акти, природні катаклізми, відмова від візових режимів, розвиток туризму, тощо).

В усякому разі, обмеження права особи на свободу пересування зумовлене рядом причин, серед яких – прагнення забезпечити безпеку особи від можливих негараздів; прагнення забезпечити охорону публічних інтересів (в інтересах національної безпеки, забезпечення суверенітету і т.п.); забезпечення приватних інтересів особи (обмеження боржника у праві перетинати кордон України – покидати межі України); інше.

Наразі в цивілістичній науці актуалізувалися ідеї природного права, які було інтегровано в ст. 3 ЦК України як гуманістичні засади цивільного законодавства як принципи справедливості, добросовісності та розумності, що мають свій зміст та прояви. Змістовне наповнення, тлумачення цього положення було конкретизоване у позиції Н.С. Кузнецової, яка визнала, що обмеження, встановлені законом щодо дії цих принципів мають відповідати критеріям природного права, а саме розумності, суспільної необхідності, пропорційності тощо [383, с. 62-64].

Нам імponує концепція раціонального права, яка стала властивою правничій школі Австрії. § 16 ЦК Австрії прямо закріпив, що кожна людина має вроджені права, які вже зрозумілі через розум, а природний закон застосовується до тих пір, як він не обмежений. Водночас, якщо справа залишається сумнівною, то рішення має бути прийняте відповідно до природних принципів права (§ 7 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) [726].

В Україні на підставі положень Закону України «Про свободу пересування та вибору місця проживання в Україні» свобода пересування і вільного вибору місця проживання на території України може бути обмежена (ст. ст. 12, 13). Характерною рисою цих обмежень є те, що їх застосування повинне бути регламентовано виключно нормами законів.

Аналіз змісту національних та міжнародних нормативних актів, які присвячені закріпленню права особи на свободу пересування та встановленню його змісту свідчить про відмінності між підходами в національному та міжнародному праві. Голубка І.І. в своєму дисертаційному дослідженні зазначив, що вчені-юристи країн ЄС, досліджуючи право на свободу пересування та вибору місця проживання, аналізують їх через призму вільного пересування фізичних осіб у ЄС [93, с. 6]. Такий підхід європейських юристів зумовлений не стільки глибинним розумінням сутності досліджуваного права, скільки тим, що таке формулювання (право вільно пересуватися) закріплено в актах міжнародного законодавства та права ЄС.

Враховуючи дані аргументи та пропозицію Голубка І.І. вбачати у праві на свободу пересування правомочність вільно пересуватися, висловлюємо позицію замінити термін «право на свободу пересування» на «право вільно пересуватися», оскільки воно відповідає тій сутності, яка закладена в його зміст – пересуватися вільно та без обмежень і перепон; гармонізується з визначенням, даним в міжнародних актах та актах ЄС.

Подібний підхід був висловлений І.Ю. Тарапака, яка запропонувала визначення свободи пересування як можливості пересуватися (переміщатися) в потрібному напрямку без певних обмежень, використовуючи в межах допустимості, встановленої законом, для здійснення задуманого у найбільш ефективні засоби і шляхи [592, с. 51].

Проаналізувавши позиції вищезазначених авторів, норми національного та міжнародного, включаючи ЄС, законодавства, через призму тематики нашого дослідження, нами було визначено, що : право на свободу пересування (право вільно пересуватися) – є одним з особистих немайнових прав людини, воно є природним та невід’ємним правом людини, гарантованим Конституцією України та міжнародно-правовими актами. Водночас, воно має межі та може обмежуватися у здійсненні.

Транспортними статутами та кодексами, правилами перевезень пасажирів визначаються умови договору перевезення пасажирів різними

видами транспорту та порядок здійснення пасажиром своїх прав. Пасажир, погоджуючись на умови договору, погоджується і з тими умовами, які визначені нормативно-правовими актами, в тому числі з тими, якими закріплено порядок здійснення прав пасажиром як сторони договору та інших особистих немайнових прав особи. Де-факто, пасажир є добровільним заручником перевізника, оскільки добровільно потрапляє у місце несвободи (транспортний засіб, який перебуває під контролем перевізника), де права пасажиром набувають самостійного порядку здійснення. Цей порядок визначається перевізником на основі актів законодавства, в т.ч. транспортного.

Так, приміром, на залізничному транспорті хоч пасажирів і не забороняється користування туалетом під час проходження потягом санітарних зон, проте, так можливість відсутня, оскільки туалети зачиняються провідниками з метою дотримання екологічного законодавства. На повітряному транспорті під час злету, посадки, проходженні зон турбулентності пасажирів повинні знаходитися на своєму місці і бути пристебнутими пасками безпеки. Але Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. такі обов'язки пасажирів та відповідні заборони не закріплені. Водночас, на бортпровідників покладено обов'язок не допускати пересування пасажирів у салоні під час ввімкнення табло «Пристебнути реміні» (ч. 5 Глави 4 Розділу VII Правил).

На автомобільному транспорті пасажиром забороняється відчиняти двері транспортного засобу до повної його зупинки (п. 160 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту). Водночас, нам не вдалося віднайти нормативну заборону пасажирів під час руху автобуса в міжміському сполученні пересуватися по салону або стояти в проході, як це має в законодавстві більшості країн ЄС. Тому більшість автомобільних перевізників, які здійснюють перевезення пасажирів Україною та в міжнародному сполученні, цю вимогу закріплюють у власних Правилах надання послуг з перевезення пасажирів з міркувань безпеки. Окремі, з метою

дисциплінування пасажирів тими ж правилами передбачають за порушення цієї умови сплату штрафу у розмірі 50 €.

Ми задалися питанням місця права особи на свободу пересування в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів зважаючи на те, що перевезення є одним із способів здійснення цього права. Причиною такого питання є прагнення до з'ясування особливостей його здійснення в правовідношенні з перевезення пасажирів, яке виникло з договору перевезення пасажирів, встановлення його меж та обмежень.

Серед елементів механізму правового регулювання, зазвичай, автори виділяють суб'єктивні юридичні права і обов'язки в їх індивідуалізації (конкретизації) [369, с. 49]. Та стосовно сфери регулювання договірних відносин та його механізму С.О. Погрібний визначив саме суб'єктивні юридичні права та обов'язки, які мають суб'єкти правовідносин, що виникли на підставі юридичного факту [369, с. 49].

Обмеживши суб'єктивні права та обов'язки сторони договірної правовідносини лише тими, які виникли в результаті укладання договору, ми обмежуємо особу в правах, які є елементами його правового статусу взагалі (загальної правоздатності). Але ж це не так. Особа продовжує залишатися носієм особистих немайнових прав незалежно від того, згадані вони в змісті договору чи ні. Приміром, право особи на захист є невід'ємним правом особи, закріпленим в Конституції та ЦК України.

Звичайно, що здійснення особою загальної правоздатності є загальним правилом, загальним для будь-якого правовідносини. Інша справа, – що у конкретному зобов'язальному правовідношенні сторони набувають суб'єктивних прав і обов'язків, що має на меті визначати поведінку сторін договору у досягненні його мети. При цьому, як дотримання, так і здійснення прав особи, які складають зміст загальної правоздатності особи, мають бути забезпечені при здійсненні особою суб'єктивних прав, які витікають зі змісту конкретного договору, укладеного сторонами.

Саме в силу цих обставин на перевізника за договором перевезення пасажирів покладається не лише здійснення доставки пасажирів до пункту призначення, а й забезпечення здійснення тих прав пасажирів, які складають зміст його правоздатності як фізичної особи.

Яким чином узгоджується здійснення права особи на свободу пересування з суб'єктивними обов'язками перевізника в частині забезпечення здійснення цього права? Виходимо з позиції, що перевізник має виконати доставку пасажирів за договором перевезення пасажирів, крім випадку наявності законних обґрунтованих підстав для обмеження пасажирів у можливості здійснення цього права на свободу пересування.

З метою законодавчого забезпечення здійснення особою права на свободу пересування в Україні 11.12.2003 р. було прийнято Закон України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні» [592, с. 101]. Принагідно зауважимо, що цей закон закріплює не лише право особи на свободу пересування, але й можливі обмеження у здійсненні цього права, що є додатковою гарантією в механізмі забезпечення здійснення права особи, – адже застосування обмежень більших, аніж передбачені на підставі даного закону заборонено. Його ст. 12 передбачає обмеження стосовно територій та окремих категорій осіб. Стосовно територій: у прикордонній смузі; на територіях військових об'єктів; у зонах, які згідно із законом належать до зон з обмеженим доступом; на приватних земельних ділянках; на територіях, щодо яких введено воєнний або надзвичайний стан [442, 443]; на окремих територіях і в населених пунктах, де у разі небезпеки поширення інфекційних захворювань і отруєнь людей введені особливі умови і режим проживання населення та господарської діяльності; на тимчасово окупованих територіях; територіях екологічного, зокрема, радіоактивного забруднення.

Осіб: до яких відповідно до процесуального законодавства застосовано запобіжні заходи, пов'язані з обмеженням або позбавленням волі; осіб, які за вироком суду відбувають покарання у вигляді позбавлення або обмеження волі; осіб, звільнених від відбuvання покарання з випробуванням, яким

заборонено виїжджати за межі України без погодження з уповноваженим органом з питань пробації; осіб, які згідно із законодавством перебувають під адміністративним наглядом; осіб, які згідно із законодавством про інфекційні захворювання та психіатричну допомогу підлягають примусовій госпіталізації та лікуванню; осіб, які звернулися за наданням їм статусу біженця чи додаткового захисту і стосовно яких прийнято рішення про оформлення документів для вирішення питання щодо визнання біженцем або особою, яка потребує додаткового захисту; іноземців та осіб без громадянства, які не мають законних підстав для перебування на території України; осіб, яких призвано на дійсну строкову службу до Збройних Сил України та інших, утворених відповідно до законів України, військових формувань (у зв'язку з виконанням громадянами України військового обов'язку, у тому числі дотриманням правил військового обліку, і проходженням військової, а також альтернативної (невійськової) служби, що передбачено ст. ст. 37, 43 Закону України «Про загальний військовий обов'язок і військову службу» від 25.03.1992 р. (в редакції Закону України від № 3597-IV від 04.04.2006); та ст. ст. 13, 18 Закону України «Про альтернативну (невійскову) службу» від 12 грудня 1991 р. Відповідно до ст. 17 Закону України «Про Збройні Сили України» від 6 грудня 1991 р.) [426]; іноземців, які перебувають у складі військових іноземних підрозділів і які мають статус військового.

Свобода пересування може бути обмежена і в інших випадках, передбачених законом.

Так, тимчасове обмеження у праві виїзду за межі України (ст. 441 ЦПК України) може бути застосоване судом як захід забезпечення виконання судового рішення або рішення інших органів (посадових осіб), що підлягає примусовому виконанню в порядку, встановленому законом [672].

Переміщення осіб через лінію зіткнення у межах Донецької та Луганської областей (зона АТО) регулюється Тимчасовим порядком контролю за переміщенням осіб через лінію зіткнення у межах Донецької та Луганської областей [421].

З зазначеного випливає, що забезпечення здійснення права особи на свободу пересування нерозривно пов'язане з інститутом обмеження особистих немайнових прав (ст. 274 ЦК України). Втім, вони стосуються конкретних осіб з урахуванням особливостей їх правового статусу. Водночас, ч.1 ст. 13 ЦК України встановлює межі здійснення цивільних прав шляхом закріплення формули, згідно якої цивільні права особи здійснює у межах, наданих їй договором або актами цивільного законодавства.

Аналіз цих двох зазначених статей ЦК України (ст. 13 та ст. 274) дозволяє нам зробити висновок, що межі та порядок здійснення суб'єктивних цивільних прав пасажиром за договором перевезення може містити обмеження у здійсненні пасажиром права на свободу пересування.

Іншими словами, права пасажирів не безмежні у свободі пересування. Вступаючи у конкретні цивільні правовідносини з перевезення пасажирів, останній має підкорятися вимогам законодавства (в тому числі правилам перевезення пасажирів), судовим рішенням, рішенням органів державної влади, вимогам командира (капітана, водія чи екіпажу транспортного засобу).

Відтак, пасажир у своєму праві вільного пересування є пов'язаний з перевізником умовами договору перевезення і вимогами законодавства, в тому числі транспортного, яке регулює діяльність відповідного виду транспорту.

Водночас, фактичне обмеження права пасажирів в вільному пересуванні перевізником: відмова у перевезенні, скасування чи затримка рейсу та ін. повинне ґрунтуватися на приписах закону та відповідати критеріям безпеки.

Пасажир є носієм суб'єктивних прав сторони договору. Та вони не вичерпуються правом бути доставленим та вимагати відповідної поведінки (здійснення доставки до пункту призначення) перевізника. Він є носієм прав, якими визначена загальна правоздатність особи та прояв яких конкретизовано в конкретному цивільному правовідношенні з перевезення пасажирів.

До того ж, консюмерський рух, який розпочався в 60-х роках минулого століття, сприяв становленню споживчого законодавства, яке вплинуло на особливості правового регулювання відносин за участю фізичних осіб-

споживачів та суб'єктів підприємницької діяльності. Задоволення споживчих потреб потребувало нормативної регламентації відносин, закріплення прав споживачів та нормативного забезпечення їх здійснення, охорони та захисту.

Нові цивілізаційні трансформації в суспільстві породили прагнення до забезпечення прав людини, в тому числі повагу до людської гідності, а в сфері перевезень пасажирів, – також споживацькі сподівання щодо безпеки, комфорту, якості, соціальної ідентичності, гуманізму, здійснення прав на недискримінаційній основі, допомоги та сприяння у здійсненні права вільного пересування, своєчасності, забезпеченості прав, можливість їх захисту та ін.

Так, якщо на початку ХХ ст., в епоху розвитку транспортної індустрії сам факт перевезення пасажирів транспортним засобом викликав захоплення, то на сьогоднішній момент важливу роль відіграють питання безпеки, чистоти та комфорту (в частині вимог до транспортного засобу).

На жаль, попри революційність положень ЦК України 2003 р., перелік та зміст прав пасажирів виявився вкрай обмеженим: одержати місце у транспортному засобі; провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця; купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною; перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами); зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби; відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами); отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом (ст. 911 ЦК України).

Звичайно, в транспортних статутах та кодексах, правилах перевезень пасажирів відповідним видом транспорту ці права конкретизовано, а наявність

окремих вбачається в положеннях правил, які стосуються особливостей перевезення пасажирів з обмеженими можливостями, порядку їх здійснення, тощо.

Так, на автомобільному транспорті закріплені в ЦК України права пасажирів доповнено правами: на безпечне і високоякісне перевезення; перевезення тварин, багажу; оголошувати цінність багажу; отримувати від автомобільного перевізника, водія, працівника автостанції інформацію про послуги з перевезень; на компенсацію заподіяної шкоди (п. 159 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [417]). Подібна ситуація і на інших видах транспорту, зокрема на повітряному та залізничному. Щоправда, з 2018 р. до правил перевезення пасажирів різними видами транспорту було внесено доповнення, орієнтовані на допомогу особам з інвалідністю. Проте, більшість цих положень виявилася декларативними. Так, п. 6 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту закріплено, що транспортні засоби, які використовуються для перевезення пасажирів, повинні відповідати вимогам безпеки, комфортності, доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, охорони праці та екології, перебувати в належному технічному і санітарному стані, бути укомплектованими відповідно до законодавства. Наразі і такі вимоги відсутні, як відсутня заборона використання транспортних засобів, які не сприяють у здійсненні свого права на свободу пересування пасажирів, яких можна віднести до маломобільної групи населення; і гарантії здійснення прав такими особами; і негативні наслідки для порушника, який не забезпечив можливість особою здійснювати свої права на недискримінаційній основі, про що в національному законодавстві наразі, на жаль, не йдеться.

Проаналізувавши законодавство ЄС у сфері перевезень пасажирів, якими закріплено права пасажирів та їх гарантії, зокрема, Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 23.10.2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» [441]; Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського парламенту та Ради

Європейського Союзу від 11.02.2004 р. «Про встановлення спільних правил щодо відшкодування та допомоги пасажиром у разі відмови в посадці, анулювання або тривалої затримки рейсів, а також скасування Регламенту (ЄЕС) № 295/91» [398]; Регламент (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» [708]; Регламент (ЄС) № 392/2009 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 23.04.2009 р. «Про відповідальність перевізників при перевезенні пасажирів морем у випадку аварії» [391]; Регламент (ЄС) № 181/2011 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 16.02.2011 р. «Про права пасажирів автобусного транспорту, який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 2006/2004» [440]; Регламент Ради (ЄС) від 09 жовтня 1997 року № 2027/97, із змінами, внесеними Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 13 травня 2002 року № 889/2002 «Про відповідальність авіаперевізника у випадку інциденту» [390], доходимо висновку, що законодавство України в цій сфері містить ряд вад: низка прав пасажирів, закріплених актами ЄС, або не закріплені в національному законодавстві України, або вони не достатньо чітко конкретизовані, або праву пасажирів не протистоїть обов'язок уповноваженої особи, законодавство України практично не містить негативних наслідків для порушника прав пасажирів (окрім повітряного транспорту), або відсутні інші гарантії цих прав, включаючи можливість їх захисту [527, с. 30].

Серед таких прав пасажирів: право на недискримінацію у доступі до перевезень; мобільність (забезпечення доступності перевезень для людей з особливими потребами, в тому числі осіб з обмеженою мобільністю); праві на інформацію (на всіх етапах стадій договору: від укладання до виконання); інформацію про безпеку (на прикладі рейсу МН17, який пролітав над зоною бойових дій, хоча й з дотриманням законодавчо дозволених висот та повітряних коридорів), або ж про відсутність у перевізника подібної

інформації для можливості пасажиром самостійно оцінювати ризики, пов'язані з перевезенням; 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 (нормативне визначення рівня та об'єму допомоги пасажирів); підстави та розміри компенсацій за окремі склади порушень (в Україні закріплено лише Авіаційними Правилами 2018 р. 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 (пасажир повинен бути обізнаним щодо порядку звернення зі скаргою і мати реальну можливість це зробити); право на повне та ефективне застосування законодавства (як в ЄС).

Водночас, переконані, що є потреба закріпленні в національному законодавстві, окрім означених вище прав пасажирів: права на безпеку; на інформацію про безпеку; право на комфорт; право на своєчасну доставку; право на застосування у якості способу захисту порушеного права отримання передбачених законодавством чи умовами договору компенсацій без доведення вини перевізника та розміру заподіяних збитків.

Та саме по собі визнання за пасажиром комплексу прав, поза наявністю механізму нормативного їх забезпечення може призводити до їх порушення навіть в умовах конкурентного середовища.

І.В. Спасибо-Фатєєва висловила позицію, що «важливим аспектом здійснення особистих немайнових прав фізичної особи є встановлення певної процедури чи правил, якими впорядковується порядок їх забезпечення. ... В основі будь-якої процедури повинен лежати принцип повноти та своєчасності забезпечення здійснення права, тобто жодна з процедур не повинна перешкоджати своєчасному та повному здійсненню особистого права. В іншому випадку така процедура повинна бути визнана незаконною і скасована в передбаченому законом порядку» [666, с. 649].

Водночас, погоджуючись з таким підходом, вважаємо, що зазначення про те, що суб'єктивне право може бути обмежене в установленому законом порядку (ст. 274 ЦК України), сприяло б повноті оцінки характеру та змісту забезпечення особистого немайнового права.

Звичайно, права особи, в тому числі сторони договору, забезпечуються, в першу чергу, наявністю обов'язків у зобов'язаних осіб та наявністю засобів впливу на їх поведінку.

М.М. Агарков вбачав у змісті суб'єктивного права дві складові: вимагати від зобов'язаних осіб вчинити певні дії або утриматися від них [9, с. 195]. М.Д. Єгоров – можливість уповноваженої особи вимагати у встановлених межах визначеної поведінки від зобов'язаної особи [138, с. 9].

В таких підходах Р.О. Стефанчук вбачає лише негативний аспект змісту суб'єктивного цивільного права, залишаючи поза увагою «позитивне» право (мається на увазі можливість вчинення активних дій уповноваженої особи) [576, с. 107].

Ю.К. Толстой визначив суб'єктивне право через дві правомочності: правомочність уповноваженої особи вчиняти власні дії та правомочність, яка забезпечена покладанням обов'язків на інших осіб [611, с. 45-46].

Цей підхід продовжив Є.О. Харитонов, який визначив, що до суб'єктивного права входить три правомочності:

- право на чужі дії (право вимагати від іншої особи виконання обов'язку);
 - право на власні дії (можливість власної юридично значимої активної поведінки);
 - право вимагати захисту (можливість задіяти механізм цивільно-правового захисту; апарат примусу до зобов'язаної особи) [648, с. 105].
- Загалом, такий підхід сприйнятий і Р.О. Стефанчуком [576, с. 110].

Не будучи забезпеченим, будь-яке з означених суб'єктивних прав ризикує бути не здійсненим і мати, скоріше, декларативний характер.

Як зазначив М.П. Орзіх, пріоритетне значення має визнання і

забезпечення прав і свобод людини і громадянина [340, с. 63].

В цивілістичній літературі питанню забезпечення прав особлива увага не приділялась. Натомість, тривала дискусія щодо співвідношення категорій «охорони» і «захисту». Так, М. Алмаші визначив захист як систему принципів, норм, інститутів та заходів, спрямованих на забезпечення належної реалізації, запобігання порушення, відновлення порушених прав, тобто як загальну категорію [20, с. 5]. В свою чергу К. Горностай під захистом прав і свобод людини розуміє забезпечення або відновлення порушеного права компетентним органом або носієм права [96, с. 51].

Проте, квінтесенція сучасного підходу висловлена Р.Б. Шишкою, який зазначив, що «суб'єктивне право чогось варте за умови, що воно охороняється і може бути захищене в разі його порушення» [653, с. 115].

З цього ним зроблено висновок, що охорона прав є ширшою правовою категорією, аніж захист. Вона передбачає застосування системи засобів, які забезпечують реалізацію належних особі суб'єктивних прав, їх цілісність та непорушність, відновлення у випадку порушення [653, с. 118]. В свою чергу Є.О. Харитонов висловився, що «охорона» цивільних прав охоплює сукупність мір (заходів та засобів), які забезпечують нормальний хід реалізації прав [648, с. 423].

Проте, якщо Р.Б. Шишка вбачає в охороні «негативний аспект», то Є.О. Харитонов та ряд інших – «позитивний» (можливість здійснення особою належних їй прав). І.О. Ієрусалімова під останнім розуміє «забезпечення» прав і свобод [14, с. 88].

Постає питання співвідношення категорій «охорони» і «забезпечення» прав особи. Ми звернулися до праці А.Ю. Олійника, в якій він зробив висновок, що забезпечення конституційних прав і свобод є створенням сприятливих умов для їх здійснення, охорони та захисту суб'єктивних прав від їх порушення; відновлення порушеного права компетентними органами шляхом здійснення матеріальних і процесуальних юридичних засобів [338, с. 153]. В спільній праці з Н.В. Заяць до означених елементів він відніс сам

процес здійснення права [498, с. 600]. Але ж не може бути здійснення елементом забезпечення цього здійснення. Напевно, автори змішали елементи забезпечення здійснення з його стадіями.

Натомість, Л.О. Красавчикова розглядала охорону як сукупність елементів: регулятивного, забезпечувального та захисного характеру та змісту [231, с. 8].

О.І. Наливайко під забезпеченням прав людини розуміє діяльність державних органів із створення умов (гарантій) для правомірної та неухильної їх реалізації і захисту [315, с. 22]. Такий підхід наближає категорію «забезпечення» до «охорони» в аспекті розуміння їх як результату діяльності держави на стадії нормативної регламентації. Проте, якщо «охорона» регламентує права та порядок їх здійснення та захисту у випадку порушення, то «забезпечення» містить гарантії реальності здійснення цих прав, що дозволяє нам розуміти забезпечення елементом (інструментом) правової охорони.

Е.Б. Червякова під забезпеченням прав розуміє, з одного боку, систему їх гарантій, а з іншого – діяльність органів держави зі створення умов для реалізації прав громадян, їх охорони та захисту, який включає відновлення порушеного права [155, с. 377].

Складовими забезпечення є гарантії. Загалом, в науковій літературі виділено економічні, політичні, ідеологічні та правові гарантії здійснення прав [498, с. 602]. Вважаємо, що окрім означених, можна виділити: організаційні, інституційні, ресурсні та ін. Така позиція, на наше переконання, узгоджується з приписами ст. 273 ЦК України (Забезпечення здійснення особистих немайнових прав).

Текстуально ч. 1 ст. 273 ЦК України покладає обов'язок на органи державної влади та місцевого самоврядування у межах повноважень забезпечувати здійснення фізичною особою особистих немайнових прав. Саме з цих підстав виглядає доволі обґрунтованим «вторгнення» публічного права у сферу регулювання приватних відносин, в тому числі у сфері перевезень

пасажирів різними видами транспорту. Те, що на перший погляд може здатися обмеженням принципу свободи договору (п. 3 ч. 1 ст. 3 ЦК України), на перевірку виявляється прямим виконанням приписів основного акту цивільного законодавства – ЦК України. Адже саме в ст. 273 цього кодексу на державні органи покладається створити передумови (забезпечити) здійснення особистих немайнових прав фізичної особи.

Щодо правових (юридичних) гарантій С.С. Клімовський визначив, що вони є сукупністю нормативно закріплених умов, способів та засобів, за допомогою яких визначаються умови та порядок здійснення прав і свобод особи, а також їх охорона, захист та відновлення в разі порушення, які мають системний, комплексний, постійний, реальний та юридично надійний характер. Вони створюють необхідні умови для перетворення закріплених у законодавстві прав і свобод людини та громадянина з можливостей на реальність [201, с. 19].

Того ж тримається і Р.О. Стефанчук, на переконання якого незалежно від форми чи виду правових гарантій вони мають єдиний зміст – бути умовою, засобом перетворення можливості, закладеної в нормі, у дійсність [577, с. 173].

М.І. Хавронюк за критерієм змісту правові гарантії класифікував: матеріальні (норми, що містять приписи та заборони); процесуальні (порядок реалізації матеріальних гарантій); організаційні (положення, які визначають систему судових та правоохоронних органів, органів державної влади та визначають специфіку їх функціонування), а специфічним – юридичну відповідальність [471, с. 250]. В.М. Чхіквадзе до гарантій відніс систему інститутів і норм матеріального та процесуального права [682, с. 264-267].

Н.В. Вітрук поділяє юридичні (правові) гарантії на дві групи: гарантії реалізації прав і свобод; гарантії охорони прав і свобод [74, с. 31]. К.Б. Толкачов вважає, що правові гарантії поділяються на гарантії реалізації та гарантії охорони (захисту) [610, с. 108].

О.Ф. Скакун визначила юридичні гарантії прав і свобод людини за формами (стадіями) забезпечення:

– гарантії реалізації – відсутність суб’єктивних перешкод (в тому числі незнання своїх прав); наявність об’єктивних засобів і способів (правових процедур, способів заохочення, інших видів стимулювання, пільг для ініціативної реалізації прав та ін.);

– гарантії охорони – система інститутів і засобів профілактики порушень прав і свобод людини; недопущення протиправних дій; їх оперативна превенція: попередження неправильної реалізації прав і свобод;

– гарантії захисту – система інститутів і засобів щодо відновлення порушених прав і свобод (відшкодування шкоди, притягнення порушника до відповідальності); забезпечення захисту порушеного або оспорюваного права; наявність правових способів захисту і т.п. [553, с. 79].

Вважаємо, що означені О.Ф. Скакун юридичні гарантії є властивими і сфері регулювання відносин з перевезення пасажирів.

Аналізуючи наведені підходи, ми дійшли висновку, що правові гарантії мають свою структуру – вертикальну (ієрархічну) та горизонтальну (елементи та складові одного рівня). Так, нами виділено конституційні гарантії (серед основних – положення ч.2 ст. 3 Конституції України, відповідно до якої головним обов’язком держави є утвердження і забезпечення прав і свобод людини; положення, якими закріплено особисті немайнові права особи; ст. 22, 157 Конституції України, – якими гарантовано конституційні свободи та закріплено неможливість їх скасування чи обмеження; ст. 55 Конституції України, – якою гарантовано судовий захист свобод людини і громадянина; ст. 59 Конституції України, – якою забезпечено право на правову допомогу; ст. 64 Конституції України, – якою визначено умови необмеженості конституційних свобод людини і громадянина, крім випадків, передбачених Конституцією України та ін.); галузеві – цивільно-правові гарантії, закріплені в актах цивільного законодавства, і в першу чергу, 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); інституційні гарантії, – гарантії здійснення прав пасажиром (закріплені в Главі 64 ЦК України, якою формалізовано положення щодо зобов'язань з перевезення та в спеціальному транспортному законодавстві, яким закріплено права пасажирів); субінституційні – на рівні перевезень окремими видами транспорту.

Д.С. Абрикосов виділив додаткові гарантії прав пасажирів, які застосовуються в ЄС: Директиву ЄС (Council Directive 90/314/EEC), яка передбачила забезпечення повернення вартості білетів туроператорами; Директиву 90/314/ЄЕС щодо функціонування Фонду гарантування прав туристів (Rejsegarantifonden в Данії); страхування на випадок дефолту регулярного перевізника (Schedule Airline Failure Insurance); добровільне страхування пасажирів ризиків неплатоспроможності авіакомпанії (Великобританія, Німеччина, Австрія, Швейцарія (Schedule Airline Failure Insurance, SAFI) [3, с. 81].

М.І. Хавронюк під гарантіями реалізації конституційних прав і свобод людини і громадянина визначив: умови, засоби, принципи та норми [471, с. 246]. І.О. Єрусалімов та І.О. Єрусалімова під гарантіями розуміють: умови, засоби та способи забезпечення здійснення прав [14, с. 90].

Втім, такий підхід в науці є дискусійним. Так, в словнику української мови під «засобом» розуміється: прийом, якась спеціальна дія, що дає можливість здійснити що-небудь, досягти чогось; спосіб [556, с. 307]. Таке значення дозволяє судити про синонімічність понять засіб та спосіб.

Притому, різні автори мають відмінні підходи щодо категорії «правових засобів». Так, на думку О.В. Малько, правові засоби, – це правові явища, які полягають в інструментах і діяннях, за допомогою яких задовольняються інтереси суб'єктів права, забезпечується досягнення соціально корисних цілей. Притому, він визначив загальні ознаки правових засобів, серед яких, – вираження загально юридичних способів забезпечення інтересів суб'єктів права, досягнення поставлених цілей [281, с. 223]. Вбачаємо в цьому додаткові аргументи нашого висновку.

В.М. Хропанюк визначив механізм правового регулювання як систему правових засобів, за допомогою яких здійснюється впорядкування суспільних відносин у відповідності з метою і завданнями правової держави. Визначивши елементами цього механізму норму права, правовідношення, акти реалізації прав і свобод, він фактично поставив знак рівності між ними та системою правових засобів, між механізмом правового регулювання і правовими засобами [645, с. 339]. Маємо сумніви щодо визнання означених елементів правовими засобами. Тим більше, що акти реалізації прав і свобод не можуть бути засобом забезпечення самих себе, як і саме правовідношення не може слугувати засобом забезпечення прав його учасника.

Погодимося, що в такому контексті позиція М.І. Хавронюка виглядає більш аргументованою.

Варто зазначити, що загалом категорія «правові засоби забезпечення суб'єктивних прав» не була предметом окремих наукових досліджень.

Нам імпонує точка зору М.В. Волкової, за якою вона правові засоби забезпечення суб'єктивних прав і свобод особи поділяє на загальноправові і галузеві, встановлені законодавством, а також суб'єктивне право особи на здійснення оптимальних дій в умовах реалізації прав і свобод, за допомогою яких можна усунути перешкоди (порушення) прав в процесі функціонування правозабезпечуючого механізму [81]. Щоправда, їх зміст вона також не розкрила, а лише функціональне призначення.

Л.Д. Воєводін під «умовами» розуміє створення сприятливої обстановки для користування основними правами і свободами і виконання обов'язків, а під «засобами» інструменти органів державної влади та місцевого самоврядування, громадських інституцій та громадян, за допомогою яких забезпечується здійснення громадянами їх прав і свобод [77, с. 221-229].

І цей підхід бачиться нам не достатньо аргументованим та таким, що має низку недоліків. По-перше, умови є результатом застосування правових засобів впливу. По-друге, їх наявність – стан урегульованості відносин, наявність сформованих механізмів охорони та захисту прав. По-третє, – вони

є необхідними для безперешкодного здійснення суб'єктивних прав. Поставивши між «засобами» і «інструментами» знак рівності, автор мав би навести принаймні приблизний їх перелік.

Нам імпонує багатоступенева класифікація правових засобів, наведена О.В. Малько попри те, що вона має ряд протиріч: 1) за складністю: а) початкові (суб'єктивні права та обов'язки, стимули і покарання, пільги, заборони і т.д.); б) комбіновані (договір, норма, інститут, правовий режим і т.п.); 2) за роллю: а) регулятивні (дозволи); б) охоронні (засоби захисту); 3) за предметом правового регулювання: конституційні, цивільні, адміністративні, кримінальні і т.д.; 4) за характером: а) матеріально-правові (рекомендації) та процесуальні (позов); 4) за значимістю наслідків; 5) за видом правового регулювання: а) нормативні; б) індивідуальні (акт застосування права, акт реалізації прав та обов'язків); 6) за інформаційно-психологічною спрямованістю: а) стимулюючі (пільги); б) обмежуючі (призупинення) і т.п. [281, с. 224].

Серед умов забезпечення прав пасажирів виділимо: нормативно-правове регулювання перевезень пасажирів, зокрема, регламентація суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, особливостей їх здійснення і захисту; регламентацію правового режиму транспортних засобів, особливостей допуску їх до експлуатації і здійснення перевезення (сертифікація, технічний огляд, обслуговування); визначення спеціальної дієздатності перевізника (ліцензування, конкурс на обслуговування маршруту, тощо); регламентацію функціонування транспортної інфраструктури (обладнання зупинкових комплексів, вокзалів, портів, аеропортів, пристаней та інших місць для обслуговування пасажирів та очікування поїздки; засобів здійснення пересування на основі принципу мобільності на недискримінаційній основі); нормативну регламентацію укладання електронних правочинів, і т.д.

Погодимося з позицією Т.М. Заворотченко, що права і свободи не можуть бути забезпечені, а відтак і гарантовані виключно правовими засобами [151, с. 97]. В цьому контексті аргументованою позиція А.В. Міцкевич, згідно якої під гарантіями необхідно розуміти прийняті державою на себе

зобов'язання по створенню умов та наданні чи використанню засобів, що забезпечують охорону та фактичне здійснення прав і свобод [292, с. 24].

Ці умови формуються: нормотворчістю Верховної Ради України (ст. 92 Конституції України [219]; Кабінету Міністрів України (ст. 2 Закону України «Про Кабінет Міністрів України») [427]; Міністерства інфраструктури України [411]. Основними напрямками діяльності Міністерства є забезпечення функціонування транспортної інфраструктури; забезпечення безпеки на транспорті (вимог до безпеки транспорту та безпечності його функціонування); забезпечення прав і свобод людини у сфері задоволення потреб у перевезенні. Результат цієї діяльності має виражатися у формуванні нормативного забезпечення прав пасажирів як «слабкої сторони договору».

На юридичні особи, їх працівників, фізичні особи, професійні обов'язки яких стосуються особистих немайнових прав фізичної особи, покладається негативний обов'язок, – утримуватися від дій, якими ці права можуть бути порушені (ч. 2 ст. 273 ЦК України).

Критикованою наразі є ч.3 ст. 273 ЦК України, яка містить норму, що діяльність фізичних та юридичних осіб не може порушувати особисті немайнові права. Дане формулювання є невдалим, оскільки, напевно, законодавець мав на меті не закріпити презумпцію того, що діяльність юридичних та фізичних осіб не може порушити особисте немайнове право, а навпаки, заборонити юридичним та фізичним особам своєю діяльністю порушувати особисті немайнові права [666, с. 268]. Тому підтримуємо позицію викласти ч. 3. ст. 273 ЦК України в редакції «Фізичні та юридичні особи зобов'язані не порушувати своєю діяльністю особисті немайнові права людини» [666, с. 269].

Констатуємо, що здебільшого, в науковій літературі практично не вирізняється відмінність та особливості умов та засобів забезпечення, а зазначається, що гарантії є засобами, за допомогою яких забезпечуються права [292, с. 21-25]. Відтак, умови і засоби сприймаються практично як синоніми, що не відповідає дійсності. Це слідує зі змісту даних категорій. Визначаємо,

що умови є характеристикою (створенням особливих властивостей) середовища, в якому мають здійснюватися права, в той час як засоби є інструментами, можливостями (правомочностями), які надаються особі для реальності здійснення та захисту своїх прав за даних умов.

З таких позицій вважаємо, що до засобів забезпечення прав пасажирів слід віднести: нормативну регламентацію, якою надано пасажирові права вимагати належного виконання договору, відмовитися від договору (щоправда, на відміну від інших договірних конструкцій, пасажирові не надано право відшкодування збитків, пов'язаних з розірванням договору і виконанням перевезення іншим перевізником), вимагати відшкодування збитків чи виплати компенсацій (у випадку затримки, втрати чи пошкодження багажу; спричинення каліцтва чи загибелі особи; на повітряному транспорті. – компенсацій у випадку скасування чи затримки рейсу, тощо); вдатися до захисту порушеного права в порядку самозахисту, претензійному чи судовому порядку.

Щоправда, через відсутність нормативного закріплення окремих прав пасажирів, відсутні і засоби їх забезпечення (скажімо, щодо забезпечення права на мобільність на недискримінаційній основі; на доступність; на допомогу, в тому числі у випадку скасування, відмови чи тривалої затримки рейсу (крім повітряного транспорту), і т.п.).

Загалом в науковій літературі наразі виділяють: 1) попереджувальні засоби; 2) правозахисні засоби [245, с. 12].

Вважаємо, що з погляду на зміст правомочностей особи (пасажирів), до яких окрім права на чужі дії (активні дії чи утримання від порушень права) і права на захист, пасажирові належить і право на власні дії, які полягають у здійсненні пасажиром своїх прав. Відтак, засоби забезпечення прав пасажирів мають бути орієнтовані не лише на недопущення порушення прав пасажирів чи їх захист, а й на належне здійснення означених прав.

Таким чином, класифікація забезпечувальних засобів має включати: 1) попереджувальні засоби; 2) засоби належного здійснення пасажиром своїх

прав; 3) правозахисні засоби.

Усвідомлюємо, що жодна правова гарантія не дозволяє 100% забезпечити можливість здійснення прав і свобод, а ні забезпечити дієвість заборони неправомірної поведінки, в тому числі тієї, яка порушує права інших людей. Сама по собі правова заборона вже є правовою гарантією дотримання прав особи, але не може фізично унеможливити такі порушення.

Таким чином, йдеться не про абсолютні гарантії, а про ті нормативні гарантії, які в сучасному цивілізованому суспільстві наближають стан правопорядку в країні, можливість здійснення прав і свобод людини і громадянина, в тому числі завдяки злагодженій роботі органів державної влади (механізмів держави) до ідеально можливого максимуму.

Свого часу О.А. Пушкін застерігав проти ілюзій лібералізму. На його переконання, діалектика відносин громадянського суспільства і держави є складною та суперечливою. Громадянське суспільство він визнавав свого роду запобіжником, тим важливим чинником, яке в умовах своєї сформованості здатне забезпечувати стримування тоталітаризм держави [468, с. 24-25].

Наразі складнішим видається вирішення питання рівня перевізник-пасажир, регламентації правовідносин, в яких особа-пасажир реалізовує належне право людини на свободу пересування (вільне пересування).

Розподілити міри можливої поведінки, міру можливого кожної із сторін договору перевезення пасажирів варто таким чином, аби досягнути мету договору, – здійснити доставку пасажирів до місця призначення, тим самим реалізувавши право особи-пасажирів на свободу пересування. Проблема у тому, що за договором перевезення пасажирів транспортом загального користування умови договору формуються, здебільшого, перевізником. Пасажир чи погоджується з ними, чи ні. В цьому сутність публічного договору про приєднання, яким є договір перевезення пасажирів.

Відтак, фактично, всі умови є зумовленими, з одного боку, суб'єктивними чинниками, – волею та інтересами перевізника в отриманні прибутку від здійснення підприємницької діяльності з перевезення пасажирів,

а з другого боку, – об’єктивними чинниками, якими є специфіка техніко-технологічної діяльності транспорту, особливості експлуатації та функціонування транспорту та транспортної інфраструктури.

Таким чином, є потреба забезпечити компроміс інтересів перевізника та пасажирів, які загалом мають прояв, щонайменше у трьох групах прав особи: 1) праві здійснити право на свободу пересування (право бути перевезеним); 2) задоволенні прав споживача (право на сервіс, яка включає право на повну та достовірну інформацію та якість обслуговування, тобто задоволення потреби у перевезенні – в тому числі своєчасність та комфорт); 3) праві на безпеку в процесі здійснення перевезення (реалізації права на свободу пересування).

В умовах специфіки взаємовідносин системи «перевізник-пасажир» забезпечення здійснення трьох означених вище прав особи-пасажирів можливе, здебільшого не на рівні саморегулювання (автономного регулювання відносин між перевізником і пасажиром), а саме на рівні нормативного регулювання, закріпленням правомочностей сторін (в умовах договору) та гарантій їх здійснення.

Правовими гарантіями прав пасажирів в соціальній сфері є: державне регулювання та контроль ціноутворення у сфері здійснення перевезень (гарантування економічно обгрунтовано вартості перевезень різними видами транспорту з тим, щоб максимально сприяти у можливості здійснення особами права на свободу пересування незалежно від належності до певних соціальних груп (малозаможні, середній клас та заможні); диференціація вартості перевезень в залежності від якості послуг з перевезення та витрат перевізника (особливо має прояв при перевезеннях залізничним транспортом ¹ ;

¹ Пасажирські поїзди поділяються на пасажирські, швидкі та високошвидкі (в залежності від швидкості руху). Швидкі зупиняються менше, а їх зупинки є коротшими. Вартість проїзду у швидких поїздах вище, оскільки у вартість включена доплата за швидкість руху та доставки. При цьому рівень комфорту пасажирських і швидких поїздів є умовно однаковим (він залежить, здебільшого, від конструкції, строку служби вагону, дати проведення останнього ремонту, якості догляду за вагоном).

Категорії вагонів: СВ (Л) – м’який з 2-місними купе; люкс (М) – м’який з 2-х місними купе з ванною кімнатою; К (К) – купейний з 4-х місними купе; ПЛ (П) – пасажирський спальний вагон відкритого типу (плацкартний); Про (Про) – вагон відкритого з місцями для сидіння (загальний); 3 (С) – вагон з місцями для сидіння.

забезпечення перевезень пільгових верств населення (ветерани війни, в т.ч. учасники бойових дій та особи, прирівняні до них (в т.ч. АТО) – згідно п.7, ч.1, ст.12; п.7, ч.1, ст.13 Закону України від 22.10.1993 № 3551-ХІІ «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» [451]; громадяни, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, – згідно п.15, ч.1, ст.20; п.9, ч.1, ст.21; ст. 30 Закон України від 28.02.1991 №796-ХІІ «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи» [453]; особи з інвалідністю, – ч. 2, ст. 381 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» від 21.03.1991 № 875-ХІІ [436]; пенсіонери за віком, – згідно п. 1 Постанови Кабінету Міністрів України «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування» від 17.05.93 р. № 354 [387]; військовослужбовці, які стали особами з інвалідністю внаслідок бойових дій, учасники бойових дій та прирівняні до них особи, батьки військовослужбовців, які загинули чи померли або пропали безвісті під час проходження військової служби, – згідно ч.4, ст.14 Закону України від 20.12.1991 р. №2011-ХІІ «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей» [450]; ветерани військової служби, ветерани органів внутрішніх справ, ветерани податкової міліції, ветерани державної пожежної охорони, ветерани Державної кримінально-виконавчої служби України, ветерани служби цивільного захисту, ветерани Державної служби, – згідно п.11 ст.6 Закон України від 24.03.1998 р. № 203/98 «Про статус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ і деяких інших осіб та їх соціальний захист» [452]; діти-сироти і діти, позбавлені батьківського піклування, що виховуються або навчаються у навчально-виховних та навчальних закладах спеціального зв'язку та захисту інформації України, – згідно п. 11 Постанови Кабінету

Класи обслуговування: 1А – VIP (з кондиціонером); 1Б – бізнес-клас (вагон СВ з послугами, кондиціонером); 1Л – люкс (вагон СВ без послуг); 1М – продається тільки ціле купе (на одного або двох пасажирів); 1Е – вагон СВ; 1С – бізнес-клас в сидячих вагонах (з послугами, кондиціонером); 2Е – економ-клас у сидячих вагонах (з послугами, кондиціонером); 2К – купейний (вагон без послуг); 2С – сидячий вагон (без послуг); 3О – загальний (без послуг); 3П – плацкартний (без послуг); 2Э – економ-клас (з послугами, кондиціонером).

Міністрів України від 05.04.1994 р. № 226 «Про поліпшення виховання, навчання, соціального захисту та матеріального забезпечення дітей сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування» [438]; діти до 6 років (без зайняття окремого місця для сидіння), – згідно п.7, ст. 159 Постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.97 р. №176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [417]; діти з багатодітних сімей, – згідно п.4, ч. 6, ст. 13 Закону України від 26.04.2001р. № 2402-III «Про охорону дитинства» [437]; реабілітовані громадяни, – п.11, ст.6 Закону України від 17.04.1991 р. № 962-XII «Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917-1991 років»; постраждалі учасники Революції гідності, – згідно п.7, ч.1, ст. 12 Закону України від 14.11.2017 р. № 2203-VIII «Про внесення змін до Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» [395]; (на регіональному та місцевому рівнях допускається включення інших категорій громадян за рахунок фінансування відповідних бюджетів до даного списку).

Р.О. Стефанчук звернув увагу, що визнання за суб'єктом можливостей здійснювати свої особисті немайнові права потребують не лише власної поведінки, а й поведінки інших суб'єктів, які б надавали особі повного мірою задовольняти свій інтерес [577, с. 173]. У сфері забезпечення прав пасажирів на цій підставі можна зробити висновок, що воно здійснюється двома шляхами: через надання пасажирові можливості вільно здійснювати свої права і шляхом впливу на поведінку перевізника. Таких засобів, щонайменше, два: заборони та зобов'язання [576, с. 121].

О.В. Левада в своєму дисертаційному дослідженні «Пільги й обмеження в праві: загальнотеоретична характеристика» серед інструментів впливу на поведінку учасників відносин визначає два інших: «правові стимули» і «правові обмеження» [248, с. 21]. Це відображення відомої позиції О.В. Малько.

З погляду на висловлену О.Ф. Скакун позицію, вважаємо, що окрім заборон, зобов'язань, правових стимулів та правових обмежень рівною мірою

заохочення та стягнення слід визнати правовими гарантіями прав пасажирів, які мають бути застосовувані в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів. А.М. Денисова до таких засобів також віднесла покарання, заборони, обов'язки, призупинення та ін. [123, с. 52].

Означені аргументи надають підстави для висновку, що основними інструментами впливу на поведінку осіб у правовідношенні є: 1) дозволи; 2) правові обмеження (заборони, обов'язки, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції.

У сфері перевезень пасажирів визначаємо, що «обмеження» може застосовуватися як універсальний інструмент впливу на поведінку: як перевізника, – так і пасажирів (з метою забезпечення його безпеки чи безпеки інших пасажирів, дотримання їх прав). В останньому випадку: безпеки самого пасажирів (йдеться про обмеження пересування транспортним засобом під час руху, – частково реалізовано на повітряному транспорті, та, на відміну від ЄС, не реалізовано щодо перевезень пасажирів у міжміському сполученні автомобільним транспортом), підтримання громадського порядку на транспорті, з метою запобігання поширення інфекційних хвороб, тощо.

При цьому, право особи на вільне пересування не скасовується, а обмежується його здійснення. Подібна ситуація і з затримкою доставки пасажирів внаслідок усунення несправності транспортного засобу (що має на меті забезпечити безпеку пасажирів). Несвоєчасність доставки у такому випадку є не порушенням прав пасажирів, умов договору, а законним обмеженням у здійсненні прав пасажирів, оскільки і Конституцією України життя та здоров'я людини визнано найвищою соціальною цінністю. Іншими словами, йдеться про пріоритетність безпеки пасажирів і її забезпечення.

Щодо стимулів висловлюємо позицію, що в сфері правового регулювання перевезень пасажирів, окрім «традиційних» стимулів, таких, як дозволи, пільги, заохочення, застосовано «нетрадиційний» стимул, який виражається у звільненні перевізника від відповідальності за прострочення чи запізнення доставки пасажирів: за дії обставин непереборної сили, усунення

несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника (ст. 920 ЦК України).

Критикуємо умову звільнення перевізника від відповідальності за наявності «інших обставин, що не залежали від перевізника», оскільки характер цих обставин не тлумачиться в змісті ст. 920 ЦК України. При цьому наполягаємо, що в контексті призначення ч. 2 ст. 920 ЦК України, мало б йтися про ті випадки, коли має місце загроза безпеки пасажирів, про що мало б було прямо зазначено в даній статті.

Тому, попри наявну в літературі критику транспортного законодавства щодо несправедливого звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності чи застосування обмеженої відповідальності (основним чином на повітряному транспорті, де передбачено суми компенсацій пасажирам за запізнення перевезення до місця призначення), вважаємо, що застосування таких стимулів для перевізника є виправданим. Інша річ – можливість перевізника безпідставно зловживати своїми «привілеями» задля ухилення від можливості бути притягнутим до цивільно-правової відповідальності за затримку рейсу і т.п.

Стосовно заборон зазначимо, що транспортне законодавство, яке регулює перевезення пасажирів різними видами транспорту не містить чітких заборон для перевізника. Такий підхід робить будь-які дії перевізника автоматично правомірними. Звичайно, окрім випадків, коли завдається матеріальна шкода, каліцтво чи смерть особи.

Аналізуючи акти чинного законодавства, якими врегульовано перевезення пасажирів, нам вдалося виявити, що більшість заборон стосуються пасажирів. Так, Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, затвердженими Наказом Державної авіаційної служби України № 1239 від 26.11.2018 р., закріплено наступні заборони: ст. 2 розділу, – заборона передачі квитка іншим особам; П. 12 ст. 1 розділу XI – заборона доступу пасажирів до багажу з моменту прийняття

авіаперевізником багажу до перевезення і до моменту його видачі (крім випадків проведення його ідентифікації або додаткового догляду відповідними уповноваженими службами); п. 1 ст. 6 розділу XI – заборона включати до багажу: товари, предмети, рідкі та інші речовини, здатні створити значний ризик для здоров'я пасажирів, безпеки польоту чи власності авіаперевізника або інших пасажирів під час перевезення, зокрема вибухонебезпечні, стиснуті гази, матеріали, що викликають корозію, окисники, радіоактивні матеріали, магніти, легкозаймисті матеріали, отруйні, шкідливі або подразнювальні речовини, а також будь-які інші предмети та речовини, визначені в The Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) та Постанові Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 року № 723 «Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом» як такі, що заборонені для перевезення на пасажирських повітряних суднах; п.3 ст. 10 розділу XI – Також забороняється заносити на борт повітряного судна в ручній поклажі будь-які рідини, суспензії, креми, пасти ємністю понад 100 мл (грамів) в одному флаконі (тюбику). Загальний об'єм зазначених речовин у ручній поклажі, упакованих в тару ємністю до 100 мл (грамів), не має перевищувати 1 л (кг) на одного пасажирів. У разі використання обладнання для перевірки рідини, аерозолів та гелів їх об'єм для повітряного перевезення не обмежується. Згідно п. 2 розділу XIX Правил з метою забезпечення безпеки польоту авіаперевізник має право заборонити або обмежити використання на борту повітряного судна електронної техніки, мобільних телефонів, портативної техніки, CD-плеєрів, передавальних пристроїв, у тому числі іграшок з радіоуправлінням, портативних рацій тощо, за винятком приладів штучного слуху та серцевих електрокардіостимуляторів. П. 4 розділу XIX Правил заборонено палити на борту повітряного судна. В окремих випадках авіаперевізник може надати згоду палити на борту повітряного судна у спеціально обладнаних для цього місцях [382].

Викликає зауваження формулювання п. 3 Розділу XIX Правил, згідно яких на борту повітряного судна пасажир не має бути в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння або під впливом будь-якої іншої речовини, що може становити небезпеку для інших пасажирів, речей, повітряного судна або його екіпажу. Але вживання будь-яких алкогольних напоїв на борту повітряного судна дозволяється лише у кількості, що пропонує авіаперевізник. То чому магазини duty free, які розміщуються біля зон посадки авіапасажирів в аеропортах, і чи не найбільш витребуваним товаром є алкогольні напої.

Критикуємо застосування законодавцем категорії «не має бути». Йдеться про заборону чи про рекомендацію?

Дотримуємося позиції, що законодавець має чітко встановити для даного випадку заборону приймання до посадки, в повітряне судно пасажирів, який може становити небезпеку для інших пасажирів, речей, повітряного судна або його екіпажу, а у випадку перебування такої особи в повітряному судні до моменту зльоту, – обов'язок видалити такого пасажирів з повітряного судна. У випадку початку польоту – надати право перевізникові (командирові повітряного судна) повернути повітряне судно до аеропорту і «висадити» таку особу з повітряного судна з наступним відшкодуванням заподіяних збитків з винуватої особи.

Єдиною забороною стало положення п. 2 ст. 4 розділу VII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу щодо заборони приймати на борт повітряного судна тари, інвентаря та обладнання, для яких не передбачено гнізд, стелажів або спеціальних кріплень (вимоги з техніки безпеки).

На залізничному транспорті чи не єдиними заборонами є: заборона куріння тютюнових виробів (п. 7.17 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України); вихід на перон у разі стоянки поїзда на станції менше 5 хвилин (п. 7.22 Правил); розміщення ручної поклажі в тамбурах вагона, коридорі салону та проходах купе (п. 15.2 Правил); перевезення в ручній поклажі зброї (крім особливих випадків –

перевезення службової та мисливської зброї), вибухових, отруйних, смердючих, інфекційних, радіоактивних речовин, спирту, бензину, гасу, ацетону та інших вогненебезпечних, легкозаймистих, самозаймистих речовин, а також ручної поклажі, яка може зіпсувати або забруднити речі інших пасажирів (п. 15.9 Правил); перевезення диких тварин в ручній поклажі (п. 15.10 Правил).

На автомобільному транспорті: водію автобуса забороняється: 1) починати рух до повного зачинення дверей та відчиняти їх до повної зупинки автобуса; 2) змінювати маршрут і графік руху; 3) розмовляти з пасажирами, їсти, пити, курити під час руху автобуса; 4) продавати пасажирам квитки під час руху автобуса; 5) відмовляти пасажирам в обслуговуванні, крім передбачених законодавством та цими Правилами випадків; 6) обирати пасажирів за вигідністю їх прямування; 7) перевозити в автомобілі гострі і ріжучі предмети, пожежонебезпечні, вибухові, отруйні, їдкі, сморідні та наркотичні речовини, вогнепальну зброю без чохла, інші небезпечні предмети; 8) перевозити тварин, крім передбачених законодавством випадків; 9) порушувати вимоги Правил, Правил дорожнього руху та правил технічної експлуатації транспортного засобу (п. 149 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту); надання послуг з перевезення пасажирів з використанням автобусів, переобладнаних з транспортних засобів іншого призначення, за відсутності протоколів випробувань таких автобусів на відповідність вимогам правил Європейської економічної комісії № 43 (п. 32 Правил); посадку та/або висадку пасажирів у не визначених договором місцях (п. 54 Правил).

Як видно, заборони на автомобільному транспорті в пріоритеті мають забезпечення безпеки пасажирів.

Критиці піддана також юридична техніка складання окремих приписів та заборон. Так, п. 84 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту застосовують наступний інструмент «не допускаються до перевезень» з подальшою конкретизацією щодо перебування пасажирів в стані

алкогольного чи наркотичного сп'яніння, з небезпечними речовинами чи брудними речами або порушують громадський порядок. Так, на автомобільному транспорті такі особи можуть бути не допущені до перевезення (п. 148 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту); на залізничному – йдеться про можливість видалення пасажирів, якщо він перебуває у явно вираженому нетверезому стані та порушує правила проїзду і громадський порядок, і при цьому заважає пасажирів, можуть бути видалені з поїзда (п. 8.38 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України); на повітряному транспорті особа не має бути в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння або під впливом будь-якої іншої речовини, що може становити небезпеку для інших пасажирів, речей, повітряного судна або його екіпажу. При цьому, вживання будь-яких алкогольних напоїв на борту повітряного судна дозволяється лише у кількості, що пропонує авіаперевізник (п. 3 Розділу XIX Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу).

Вважаємо, що попри відносну схожість положень, вони мають відмінності, що відрізняє правове становище даної групи пасажирів на різних видах транспорту, утруднює правозастосування і забезпечення режиму законності при забезпеченні прав як пасажирів даної групи, так і інших пасажирів при здійсненні ними свого права на свободу (вільне) пересування.

На цьому прикладі ми висловлюємо ідею, що права пасажирів змістовно не мають відрізнятися при вступі у правовідносини з перевезення різними видами транспорту, а їх обмеження повинні мати єдині підстави та порядок здійснення.

Авіакатастрофа в Шереметьєво 05.05.2019 р. виявила новий рівень проблем у сфері забезпечення безпеки пасажирів, осмислення результатів якої має віднайти свій прояв в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, Правилах безпеки польотів і т.п. Йдеться про підготовку пасажирів до дій в надзвичайних чи нестандартних ситуаціях. В зазначеній катастрофі на ЗПС (мало місце загоряння повітряного судна під час посадки)

під час евакуації загинуло 41 з 78 пасажирів. Евакуація проводилася лише через передні двері літака, оскільки евакуація середніми і задніми дверима літака була неможливою через загоряння паливних баків.

Кількість жертв була зумовлена також тим, що більшість пасажирів намагалася забрати з собою ручну поклажу, заважаючи евакуації пасажирів, які були в центрі і хвості судна, тим самим згаявши дорогоцінний час.

Пріоритетними мають бути життя та здоров'я пасажирів, тому в Правилах перевезень пасажирів будь-яким видом транспорту мають бути закріплені приписи щодо обов'язку перевізника донести інформацію про порядок евакуації, причини для певної моделі поведінки та заборони пасажирам у випадках екстреної евакуації вживати заходів до рятування майна. Також має проводитися підготовка та навчання пасажирів, вироблення практичних навичок правильної поведінки.

Вважаємо, що загальною гарантією прав пасажирів має бути правило, згідно якого, як зазначив Р.О. Стефанчук, має бути узаконена загальна заборона здійснювати діяльність, якою можуть бути порушені особисті немайнові права, внаслідок чого вона презюмується як неправомірна [576, с. 122]. Визначаємо, що складовою таких гарантій є нормативне закріплення наслідків такої неправомірної поведінки.

Таким чином, людина, її безпека, потреби та інтереси мають бути визначальними в механізмі правового регулювання відносин з перевезення пасажирів. Водночас, принцип рівності учасників цивільних відносин, потребує, визначивши правове становище пасажирів як «слабої сторони» договору перевезення пасажирів, зумовлює необхідність балансу, виваженого компромісу інтересів пасажирів, інших пасажирів та перевізника з тим, щоб забезпечуючи права пасажирів не ставити під сумнів функціонування транспортної системи. Саме тому допустимим і необхідним вбачається обмеження дії принципу свободи договору, що має обмежити безмежні можливості перевізників визначати умови договору та забезпечити рівне правове становище пасажирів та забезпечення його прав, та, водночас,

врахувати технічні та технологічні особливості експлуатації різних видів транспорту.

Наразі доктрина правового регулювання перевезень пасажирів за законодавством України базується на застарілій основі часів радянської епохи, яка виходить з ідеї, в більшій мірі, забезпечення функціонування транспортної сфери, аніж сфери задоволення потреб людини в процесі здійснення перевезення, що потребує негайного осмислення та виправлення.

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.

Визначено, що безпечне здійснення права особи на свободу пересування за договором перевезення пасажирів наразі детерміноване їх потребами та запитами в сучасних цивілізаційних умовах (людиноцентризму, глобалізації, розвитку інформаційних технологій, соціалізації, визнання та захисту прав споживачів). Це повинно враховуватися в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів та забезпечення їх прав і законних інтересів. Наразі виявлено невідповідність національного законодавства праву ЄС в сфері забезпечення прав пасажирів, що потребує визнання та закріплення прав пасажирів у відповідності до сучасних потреб та споживчих запитів пасажирів.

Визначено, що складовими забезпечення прав пасажирів є гарантії: політичні, ідеологічні, соціальні, економічні та юридичні. Забезпечення прав пасажирів має ґрунтуватися на єдності цих гарантій. В роботі правові гарантії пропонується класифікувати їх за критеріями: 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.

Визначаємо, що забезпечення прав пасажирів включає гарантії (умови і засоби), які забезпечують фактичне здійснення і захист, а не зводиться лише до можливості застосування санкцій до порушника. Основними засобами гарантій (інструментами впливу на поведінку осіб у правовідношенні) є: 1) дозволи (у здійсненні правомочностей: права на власні дії, права вимоги та права на захист); 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції. Кореспондуючий обов'язок перевізника є найважливішою формою гарантій прав пасажирів.

Визначено, що важливою гарантією права пасажирів на безпеку є покладання обов'язку на перевізника інформування пасажирів про їх дії в екстремальних та аварійних ситуаціях, що потребує нормативного закріплення в актах транспортного законодавства.

РОЗДІЛ 2.

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ ВІДНОСИНИ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

2.1. Цивільно-правова характеристика відносин у сфері перевезення пасажирів

В науковій та навчальній літературі, присвяченій перевезенням (в тому числі перевезенням пасажирів), основна увага приділялася договору перевезення, його укладанню, динаміці та наслідкам неналежного виконання договору [649, с. 345-385; 168, с. 171-177; 655, с. 638-661; 75, с. 294-335]. Самі правовідносини при цьому, як правило, залишалися поза увагою науковців, попри те, що вони є тим середовищем, в якому їх учасники здійснюють належні їм суб'єктивні права та виконують суб'єктивні обов'язки.

Погоджуючись, загалом, з позицією Р.Й. Халфіної про сутність правовідношення як суспільного відношення, що врегульоване нормою права [628, с. 23], розуміємо, що йдеться про дві реальності, – одна (ідеальна) закріплена в правовій нормі, – інша – фактична (результат впливу на правовідношення правової норми). Звичайно, що ці дві реальності не завжди співпадають. Щодо цього постає питання ефективності правового регулювання правовідношення, – чи досягнуто бажаного ефекту як результату такого регулювання, чи ні?

Свого часу О.А. Пушкін критикував Ю.К. Толстого за позицію, що в результаті впливу норм цивільного права на фактичні відносини, які складають його предмет, між учасниками цих відносин виникає особливий (самостійний) вид вольових відносин, які не зливаються з фактичними відносинами, – правовідносини [611, с. 30]. Іншими словами, – правовідношення породжується нормою права. На погляд О.А. Пушкіна сама норма права не породжує ніяких відносин, – ні для того, щоб надати фактичній поведінці людей вольового характеру, ні для того, щоб слугувати особливим

засобом реалізації норми права чи бути особливим способом правового регулювання фактичних відносин [468, с. 11]. З цього ним зроблений висновок, що правовідношення є життєвим (реальним) відношенням, а не відношенням, яке обслуговує норму права [468, с. 11].

В сучасній теорії права та цивільно-правовій науці майже не заперечено, що саме реальні відносини, економічні за своєю природою, і є сферою правового впливу [720, с. 245]. Погодимося з позицією Волкової А.В., що впливати можна лише на того, хто здатний усвідомлювати значення своїх дій та розуміти їх наслідки й тим обирати оптимальну модель своєї юридично значимої поведінки (діяльності чи бездіяльності, відповідальності чи безвідповідальності) [80, с. 70]. Саме тому доречно використовувати усталений понятійний апарат «правового регулювання», яке здійснюється шляхом впливу на поведінку учасників цивільних правовідносин.

Виходимо з тієї позиції, що для забезпечення прав пасажирів необхідне встановлення сутності та специфіки фактичних відносин, особливостей їх правового регулювання та його ефективності через з'ясування стану забезпечення прав пасажирів на основі аналізу типових порушень їх прав.

Іншими словами, з'ясування природи відносин сприяє досягненню мети дослідження, адже визначає правильність та ефективність використання інструментів правового впливу на поведінку учасників, використання гарантій (умов та засобів забезпечення) нормативного забезпечення прав пасажирів.

Виходимо з того, що відносини з перевезення пасажирів є цивільно-правовими за своєю природою. Однак, така позиція не є беззаперечною з погляду на положення ст. 1 ЦК України, яка серед відомих науці видів цивільних правовідносин ЦК України виділяє лише майнові та особисті немайнові правовідносини.

Як зазначив Р.Б. Шишка, цивільні правовідносини отримали наразі легальне визначення у ст. 1 ЦК України, де вперше вжито термін «цивільні відносини» [653, с. 80]. В доктрині надано визначення та ознаки даної категорії [653, с. 80-81]. Проте, як зазначила І.В. Жилінкова, на відміну від цивільно-

правової науки, яка оперує поняттям «цивільне правовідношення», законодавство, і в першу чергу сам ЦК України, не містять визначення «цивільного правовідношення» [147, с. 11].

Р.Б. Шишка визначив, що цивільними правовідносинами є суспільні відносини, які врегульовані нормами цивільного права, а їх учасники є носіями суб'єктивних цивільних прав і юридичних обов'язків [653, с. 80] при тому, в силу диспозитивностей воно охоплює й інші відносини, зокрема, координаційні.

Є.О. Харитонов визначив цивільне правовідношення як правовий зв'язок, що ґрунтується на нормах цивільного права, між юридично рівними учасниками цивільних відносин [648, с. 97]. Така його позиція співпадає в цілому з позицією Р.Й. Халфіної, яка зазначала, що правовідносини – це конкретні правові зв'язки, сутність яких складають суб'єктивні права та юридичні обов'язки. В той же час, існування суб'єктивних прав без правового зв'язку з кореспондованим йому обов'язком позбавляє право важливого елементу – забезпеченості [628, с. 225]. Вона висловила також цікаву позицію, що велике значення має міра повноти і деталізації моделі відносин (прав і обов'язків) в порівнянні з усією сукупністю актів поведінки, необхідних в даному відношенні [628, с. 102], а характер об'єкта, його властивості, дають можливість застосування специфічних форм захисту прав учасників відносин [628, с. 217].

Вважаємо, що не може бути абстрактне регулювання саме по собі. Регулятивний вплив завжди стосується якихось благ та спрямований на досягнення певного правового результату.

На питання щодо визначення відносин, яке є предметом цивільно-правового регулювання Д.В. Бобровою дане визначення, що цивільно-правові відносини – це майнові та особисті немайнові відносини (врегульо-

вані нормами сучасного цивільного права) між майново відокремленими, юридично рівними учасниками, що є носіями суб'єктивних цивільних прав та обов'язків, які виникають, змінюються, припиняються на

підставі юридичних фактів і забезпечуються можливістю застосування засобів державного примусу [656, с. 70]. Така позиція підтримується більшістю науковців.

О.А. Пушкін свого часу зазначав, що предмет цивільно-правового регулювання складають майнові та особисті немайнові відносини, які складаються між громадянами, між громадянами та організаціями, між організаціями [103, с. 9]. В сучасній цивілістиці і донині сприймається така «двоїста» система [656, с. 8; 652, с. 10; 663, с. 9]. Щоправда, Є.О. Харитонов [648, с. 31], Шишка Р.Б. [651, с. 35] до предмету віднесли і окремі організаційні правовідносини.

Ми задалися питанням: якими за своєю правовою природою є правовідносини з перевезення пасажирів? При осмисленні відповідь не така вже й проста і однозначна. Формальна логіка підказує, що ці правовідносини є правовідносинами дещо іншого порядку. Варто співвіднести природу правовідносин з перевезення пасажирів, правову природу договору перевезення пасажирів з предметом цивільно-правового регулювання.

Перевізник здійснює свою господарську діяльність з перевезення пасажирів з метою отримання прибутку. Це проведено в ст. 910 ЦК України [665], якою закріплено обов'язок пасажирів сплатити вартість квитка за проїзд. Сторони (перевізник і пасажир) мають протилежні інтереси. Метою пасажирів є здійснення проїзду (що повинне визначати сутність договору перевезення), здійснення ним свого права на свободу пересування. Відтак, означений договір є формалізацією способу здійснення цього права, що і визначає його організаційну сутність в аспекті прав пасажирів. При переміщенні пасажирів задовольняється її особиста потреба у пересуванні (особисте немайнових прав особи, закріплених у Книзі 2 ЦК України, – ст. 313 ЦК України).

Спершу О.О. Красавчиков, а згодом К.О. Кірсанов довели, що організаційні відносини входять до предмету цивільно-правового регулювання. На погляд К.О. Кірсанова організаційні відносини як елемент предмета цивільного права є таким, яке виникає між юридично рівними,

майново самотійними учасниками, які мають автономію волі, суспільні відносини, зміст яких складають дії немайнового характеру, спрямовані на упорядкування майнових або особистих немайнових відносин [195, с. 10].

Дослідження організаційних договорів дозволяє зробити висновок, що вони не регулюють майнові відносини, а лише забезпечують нормальне їхнє становлення й логічний та послідовний розвиток [329, с. 21].

Загалом, про необхідність включення до предмету цивільно-правового регулювання відносин організаційного характеру (окрім майнових та особистих немайнових) вже достатньо давно висловлюватися науковці. Серед них – Т.І. Ілларіонова [560, с. 14] та Р.Б. Шишка [701, с. 51], який визначив, що наразі є незрозумілим місце організаційних відносин, які в структурі ЦК України мають своє правове закріплення в ряді його статей (безпосередньо – статті 81, 103, 106, 110, 116, 117, 237, 635; опосередковано – статті 1029, 1066, 1088, 1130), але не формалізовані в предметі цивільного права [697, с. 85].

Проте, висловлювалася і прямо протилежна думка, згідно якої організаційні відносини цивільним правом не регулюються, а є сферою впливу господарського законодавства [199, с. 74].

Професори Є.О. Харитонов та О.І. Харитонova виділили правовідносини: а) регулятивні («правовідновлюючі»); б) організаційні; в) охоронні [636, с. 71]. Щодо організаційних правовідносин в своїй монографії вони виділили декілька видів організаційних правовідносин, серед них: організаційні відносини у сфері укладання договорів, у сфері виникнення і припинення корпоративних правовідносин, у сфері представництва, у сфері спадкування [636, с. 274-339]. Самі ж організаційні правовідносини зазначені автори розуміють як специфічну форму впорядкування відносин в цивільній сфері [636, с. 274].

Зважаючи на аргументи на користь включення до предмету цивільно-правового регулювання організаційних відносин, пропонуємо внести зміни до ч. 1 ст. 1 ЦК України, виклавши її в наступному формулюванні: «1. Цивільним законодавством регулюються цивільні відносини (особисті немайнові,

майнові, організаційні та інші), які засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників».

Останні характеристики є критеріями віднесення відносин до предмету цивільно-правового регулювання. Приміром, організаційні правовідносини мають місце і в адміністративних правовідносинах, але їм не властиві ті ознаки, які властиві саме цивільно-правовим відносинам, зокрема, заснованість на юридичній рівності, вільне волевиявлення, майнова самостійність учасників.

Відтак, організаційні відносини, які відповідають зазначеним ознакам входять до предмету цивільно-правового регулювання.

К.О. Кірсанов зазначив, що загалом можна виділити дві групи цивільно-правових організаційних відносин: перші спрямовані на виникнення (формування) правовідносин, які організовуються, а другі – на їх упорядкування. Перші є «породжуючими організаційними правовідносинами», а другі – «правозабезпечуючими організаційними правовідносинами» [195, с. 13]. Нами було аргументовано, що вступ пасажирів у правовідношення з перевезення є одним із способів здійснення ним свого права на свободу (вільне) пересування, закріплене ст. 33 Конституції та ст. 313 ЦК України. Укладаючи договір перевезення пасажирів, сторони узгоджують його умови, а при перевезеннях транспортом загального користування пасажир погоджується з умовами, запропонованими перевізником. Іншими словами, має місце організація здійснення особою-пасажиром права на свободу пересування. Відтак, має місце організація задоволення немайнової потреби пасажирів у пересуванні, що дає підстави для висновку про організаційний характер правовідношення з перевезення пасажирів, спрямованого на задоволення особистих немайнових потреб (особистого немайнового блага) [520, с. 108].

Основний інтерес (мета, усвідомлене бажання очікуваного результату) пасажирів полягає у здійсненні перевезення (доставці пасажирів до пункту призначення), яке має немайнову природу, що зумовлює немайновий характер

предмету правового регулювання. Він конкретизується в організаційній сутності діяльності із забезпечення пересування і самого пересування (перевезення) пасажирів і його багажу у просторі шляхом надання перевізником транспортної послуги, яка споживається пасажиром (споживачем) в процесі її надання.

В цивільному праві тривала дискусія щодо природи відносин з перевезення (вантажів та пасажирів) і договірної конструкції, якою вони врегульовуються.

Нами вже зазначалося, що правовідносинам з перевезення взагалі і правовідносинам з перевезення пасажирів, зокрема, властиві елементи інших правовідносин: підряду, майнового найму, доручення, схову та ін. Існувала потреба у визначенні достатності сукупності означених ознак для визначення самотійності правовідношення, а не комплексу окремих правовідносин, а відтак, єдиної договірної конструкції, якою врегульоване відповідні відносини, а не сукупності окремих конструкцій.

Теорія цивільного права оперує змішаним, комплексним, чи навіть конгломерованим правовідношенням. Так, А.В. Волкова, досліджуючи договірні правовідносини з перевезення вантажів автомобільним транспортом дійшла висновку, що договір на перевезення вантажу є змішаним і охоплює відносини з його зберігання, обробки вантажу та підготовки його до транспортування. Він має елементи інших договорів. У зв'язку з цим до нього застосовуються правила про договори, елементи яких він охоплює [80, с. 107].

Заперечуємо проти такого підходу, адже для регулювання відносин з перевезення вантажів законодавцем передбачено окрему статтю ЦК України, – ст. 909 (договір перевезення вантажу). В той же час, ми розуміємо, що тим самим автор намагалася донести, що в основі відносин, які врегульовані цим договором лежить комплекс кількох відносин.

Нам імпонують погляди проф. О.С. Іоффе та А.О. Собчака, які обґрунтовували проміжний характер змішаних договорів між виникненням

відносин і їх нормативною регламентацією окремою договірною конструкцією [175, с. 103; 558, с. 61-66].

До того, як ЦК УРСР 1963 року закріпив договір перевезення як окрему договірну конструкцію, більшість цивілістів розглядали його як змішаний договір, оскільки він фактично містить елементи інших договорів, – договорів підряду, майнового найму, доручення, схову та ін. Так, М.Е. Ходунов та З.І. Серебровський основною ознакою в договорі перевезення вбачали підряд [643, с. 85; 539, с. 200], а супутніми – зберігання, доручення, найом і т.д. [643, с. 85]. Щоправда, той же М.Е. Ходунов визнавав, що сукупність елементів різних договорів не позбавляє договір перевезення самотійного характеру. Накінець, М.О. Тарасов [594, с. 62] та К.К. Яїчков [713, с. 100] не прийняли позиції щодо визнання договору перевезення змішаним договором, аргументуючи це тим, що будь-який з цивільних договорів може мати подібні елементи інших договорів (наприклад, зобов'язання з передачі грошей, або ж – оплати).

В своєму дослідженні О.М. Нечипуренко, базуючись на судженнях О.С. Іоффе [175, с. 554] визначив, що в силу єдності правовідносин з перевезення і визнання законодавцем єдиної договірної конструкції, яка їх регулює, обґрунтованим є існування договору перевезення як договору самотійного типу [329, с. 44].

Така єдність пояснюється єдиною метою договору та його предметом. Так, С.О. Сумкін визначив, що при перевезенні пасажирів відбувається переміщення особи з пункту відправлення до пункту прибуття шляхом використання транспортного засобу. Метою цієї діяльності є переміщення особи. При цьому новий матеріалізований об'єкт як результат таких дій не виникає, а пасажир набуває нематеріальних благ у вигляді задоволення його потреби у перевезенні як позитивний результат такої діяльності [587, с. 270-271]. По суті, він оперує «благом». Автор також визначив, що в сутності самого перевезення лежать елементи різних договорів (і по суті, економічних складових цього правовідношення): 1) експлуатація транспортного засобу

(винаймання його місткості); 2) зберігання речей (ручної поклажі та багажу); 3) послуга з переміщення особи і її речей у просторі. Комплекс зазначених елементів (правовідносин) складає правовідношення, яке є правовідношенням з перевезення пасажирів, зумовленим технічними властивостями того виду транспорту, який здійснює перевезення [587, с. 271].

Означене дає підстави для висновку, що оскільки єдиною об'єднуючою метою правовідношення за договором перевезення пасажирів є доставка пасажирів до пункту призначення, а способом досягнення цієї мети є надання транспортної послуги, – за своїм характером правовідношення з перевезення пасажирів можна визнати самотійним, регулюванню якого відповідає конструкція договору з перевезення пасажирів, як самотійний вид типу договору про надання послуг. Така позиція підтримана і законодавцем, який зобов'язанням з перевезення присвятив окрему главу ЦК України.

До такого висновку (щодо віднесення до договірної типу з надання послуг) доходимо і на основі аргументів Л.К. Веретельник [71, с. 12], яка провела типізацію договорів та результатів досліджень А.Б. Гриняка [109, с. 117 – 118] та В.В. Рєзнікової [479, с. 155 – 163], які визначили ознаки, за якими роботи відмежовано від послуг. Серед них: нематеріальний, неуречевлений результат діяльності виконавця, невіддільність, неможливість зберігання, споживання в процесі надання, задоволення нематеріальних потреб. Означені ознаки властиві і наданню послуг з перевезення пасажирів.

Особливістю правовідносин з перевезення пасажирів є і те, що означені послуги надаються перевізником за допомогою транспортних засобів.

За видами транспорту можна виділити наступні види перевезень пасажирів: залізничні, морські, внутрішньоводні, повітряні, автомобільні.

Наразі законодавцем необґрунтовано упущено: перевезення пасажирів гужовим, мото-, вело-, транспортом, які здійснюються суб'єктом підприємницької діяльності.

В залежності від перевезення в межах країни чи за кордоном: в межах країни та міжнародні. На морському транспорті: міжнародні та каботажні (між

портами однієї країни. На автомобільному транспорті: у міжнародному сполученні; внутрішні: у міському сполученні, у приміському сполученні на відстань до 50 км, міжміські (в межах області), міжобласні.

Прогалиною є також відсутність правового регулювання космічних перевезень пасажирів. Ера масових космічних перевезень пасажирів ще попереду, проте, поодинокі випадки «космічного туризму» та навіть доставки пасажирів до МКС мають місце вже сьогодні. Здійснюються вони на умовах перевізників. Вважаємо, що як і на інших видах транспорту, права пасажирів мають бути забезпечені.

За кількістю перевізників: одним перевізником, кількома перевізниками одного виду транспорту, кількома перевізниками різних видів транспорту.

Нормативно-правове регулювання перевезень пасажирів має свої особливості, воно зумовлене: 1) видом транспорту, яким здійснюється перевезення; 2) історичними традиціями відомчого регулювання транспортних відносин; 3) сферою перевезень (у внутрішньому чи міжнародному сполученні).

Такий диференційований підхід зумовлений, в першу чергу, технічними особливостями експлуатації різних видів транспорту. Вони і зумовлюють специфіку здійснення прав пасажирів. Водночас, вважаємо, що невиправдано не уніфіковано законодавство в тій частині, яка стосується прав пасажирів. Їх єдність не заперечує особливості здійснення окремих з них на різних видах транспорту, а відтак, і їх забезпечення.

Не можна не зупинитися на тому, що йдеться не лише про правовідношення між перевізником і пасажиром, а про сферу перевезень пасажирів взагалі, що зумовлено дуалізмом суспільних відносин і їх поділом на публічні та приватні.

Зупинка чи перебої в роботі одного перевізника, на відміну від перевізника, який здійснює індивідуальне перевезення одного пасажирів, істотним чином впливає як на задоволення суб'єктивних цивільних прав пасажирів як сторони договору, так і на здійснення такими особами права на

свободу пересування. Дана обставина вимагає відповідного ставлення до перевізника з метою сприяти йому у здійсненні своєї діяльності, оскільки існує публічний інтерес (суспільства вцілому) у безперебійній роботі транспорту. Право як інструмент впливу на суспільні відносини має бути гнучким за дії різних обставин та умов його застосування, диференційованим до них (в мирний час, за воєнного чи надзвичайного стану) [523, с. 80].

Йдеться і про те, що забезпечуючи здійснення чи навіть захист однієї особи є недопустимим порушення прав інших осіб. Наочним прикладом слугує прийняття суддею Баришівського районного суду Київської області у справі № 355/771/19 за заявою Особа 1 до ТОВ «Авіакомпанія Скай Ап» про припинення дії, яка порушує право та примусове виконання обов'язку в натурі ухвали, якою зупинено дію ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів повітряним транспортом [568].

Перевезення пасажирів слугує його меті у задоволенні потреби у пересуванні. Нами було аргументовано, що йдеться про споживання (задоволення потреби шляхом споживання послуги, надаваної перевізником на комерційній основі) немайнового блага [534, с. 67].

Саме ця обставина, – споживчий характер відносин з перевезення пасажирів, а також поширення на нього дії Закону України «Про захист прав споживачів» дає підстави для визнання його споживчим.

Водночас, що стосується договору перевезення пасажирів, і ЦК України, і Закон України «Про захист прав споживачів», орієнтовані на регулювання тих відносин, які надаються на платній основі. Ця обставина надала підстави А.В. Юшкевичу висловився, що безоплатне надання послуг здійснюється за межами власне цивільного права, адже не можна примусити особу до безоплатного надання послуг, незважаючи на те, що обіцянка цього була надана [711, с. 8]. Дійсно, тут має місце прогалина в законодавстві, що не на користь правам пасажирів. Виходить, що безоплатний договір перевезення є пактом [521, с.127], який за визначенням О.А. Підпригори не відповідав існуючому пойменованому контракту. Неформальна домовленість (пакт) не

породжувала зобов'язання (*pacta nuda obligationem non pariunt*). Однак, один з преторів в своєму едикті оголосив, що він визнаватиме та підтримуватиме укладені пакти (*pacta conventa verbaro*). З'явився відомий афоризм: «*Pacta sunt servanda*» (пакти слід виконувати) (Д. 2.14.7.7) [358, с. 405]. Вважаємо, що існуючий нині стан речей щодо наслідків таких пактів (непоіменованих договорів) є спірним і не відповідає потребам та інтересам пасажирів.

Інший науковець, І.П. Голенко, щодо забезпечення проїзду автомобільним транспортом фізичним особам-пасажирів на пільговій основі не визнає їх цивільно-правовими [90, с. 111]. З цієї тези слідує, що в залежності від того, яке перевезення – пільгове чи звичайне (на платній основі) існує цивільне правовідношення з договору перевезення пасажирів чи ні.

Вважаємо такий підхід хибним і з інших підстав: іншою є структура такого правовідношення, адже вона включає і замовника перевезення [417, 415], який має здійснювати компенсацію перевізникові за перевезення пасажирів на пільговій основі, що наближає цей договір до конструкції договору на користь третьої особи (ст. 636 ЦК України).

Правовідносини з перевезення пасажирів є «ширшими» за правовідносини, які виникають безпосередньо з договору перевезення пасажирів, вони врегульовані актами транспортного законодавства та Законом України «Про захист прав споживачів». Така ситуація пояснюється тим, що правовідносини з перевезення охоплюють не лише коло відносин з моменту укладання договору, придбання квитка (в тому числі електронного) і до моменту його виконання, а ще й сферу «обслуговування» пасажирів до моменту укладання договору перевезення пасажирів, що має забезпечити права споживача, який має намір укласти договір перевезення пасажирів.

Наведені вище аргументи дозволяють зробити висновок, що правовідношення з перевезення пасажирів є: 1) цивільним правовідношенням з властивими йому ознаками (юридичної рівності сторін, заснованості на вільному волевиявленні учасників, їх майновій самостійності [371 с. 367-369], автономії волі [686, с. 499]); 2) договірним правовідношенням; 3)

двостороннім зобов'язанням (в якому учасники мають взаємні права та обов'язки); 4) зміст якого полягає у виконанні учасниками своїх зобов'язань; 5) виникає на підставі укладеного між перевізником і пасажиром договору; 6) урегульоване договором і актами цивільного та спеціального транспортного і споживчого законодавства; 7) специфіка залежить від технічних та технологічних особливостей експлуатації різних видів транспорту; 8) пасажир у ньому здійснює своє особисте немайнове право на свободу (вільне) пересування; 9) має організаційний характер (в контексті організації здійснення особою права на свободу пересування); 10) є результатом підприємницької діяльності перевізника, який має відповідати вимогам спеціалізованого парвового статусу; 11) права пасажира як слабкої сторони договору забезпечені нормативно шляхом законодавчого закріплення правових статусів учасників і порядку здійснення ними взаємних прав і обов'язків; 12) має економічний зміст (через призму інтересів перевізника, оскільки перевезення є для нього видом підприємницької діяльності, спрямований на отримання прибутку) та спрямований на здійснення особистого немайнового права пасажира; 13) має ініціативний та диспозитивний характер; 14) формалізоване актами цивільного, транспортного та споживчого законодавства; 15) їх учасниками є самостійні, рівні, майново відокремлені суб'єкти; 16) відносним правовідношенням (правам і обов'язкам пасажирів протистоять відповідні права і обов'язки перевізника); 17) єдиним правовідношенням (хоч і містить елементи інших правовідносин – організаційних, майнового найму, зберігання речей, надання послуги); 18) транспортним правовідношенням (оскільки в його основі лежить діяльність транспорту, яка регулюється спеціалізованим інститутом законодавства – транспортним правом); 19) підприємницьким правовідношенням (оскільки йдеться про особливий вид підприємницької діяльності перевізника, який надає послуги з перевезення пасажира – задоволення їх потреб, прав та інтересів у переміщенні); 20) споживчим, – оскільки воно пов'язане з задоволенням споживчих потреб людини

(перевезення віднесено до споживчої сфери як сфери задоволення потреб людини у процесі здійснення підприємницької діяльності) і регулюється споживчим законодавством; 21) правовідносини з перевезення пасажирів є «ширшими» за правовідносини, які виникають безпосередньо з договору перевезення пасажирів, вони врегульовані актами транспортного та споживчого законодавства; 22) полягає у наданні послуги перевізником пасажирів; 23) внаслідок способу здійснення договору (експлуатацією транспортного засобу) містить ризики; 24) може бути елементом інших правовідносин, – наприклад, у сфері туризму (коли перевезення «продається» у складі туристичного продукту); 25) може виникати з відносин публічного характеру (в тому числі поза волею особи): а) перевезення підозрюваних, обвинувачуваних чи осуджених осіб (до яких застосовано запобіжні заходи у вигляді тримання під вартою) спеціальним транспортом конвойної служби; б) перевезення вищих посадових осіб органів державної влади; 26) може виникати з трудових відносин (перевезення працівників, спортсменів, тощо) (може мати місце примушування до здійснення проїзду такою особою).

Щодо двох останніх характеристик – вони не є сферою дії цивільно-правового регулювання.

Консюмеризм сприяв становленню споживчого законодавства, яке вплинуло на особливості правового регулювання відносин за участю фізичних осіб-споживачів. Так чи інакше, воно торкнулося практично усіх сфер людського буття, де споживчі потреби людини задовільняються діяльністю суб'єктів підприємництва. Воно мало на меті створити передумови для якнайкращого задоволення потреб споживачів, забезпечення здійснення та захисту їх прав. Йшлося, передусім, про створення механізму нормативного забезпечення прав зазначеної категорії осіб. В Україні становлення та розвиток споживчого законодавства співпадає з розбудовою незалежної держави, встановлення приватних засад суспільного буття, орієнтованих на ринкову економіку, громадянське суспільство, забезпечення пріоритетності прав людини.

У світі процес усвідомлення необхідності захисту прав споживачів від свавілля виробників товарів, виконавців робіт та надавачів послуг, особливо в умовах монополізації ринків, відбувся значно раніше. Процес становлення механізму захисту прав споживачів отримав назву консюмеризму чи консюмерського руху. Назва «консюмеризм» походить від аглійського «consumerism» – споживацтво.

Правовідносини за участю споживачів виникають на підставі цивільно-правових договорів. Саме тому питання захисту прав споживачів перебувають в сфері правового регулювання цивільного права. Відтак, інструменти та засоби правового захисту, в тому числі примус до виконання зобов'язання внатурі, застосування заходів оперативного впливу, відшкодування збитків, тощо, перебувають в колі впливу цивільного права, а відтак є інструментами та засобами цивільного права.

Цивільне право з його принципами рівності сторін, їх незалежності та автономії волі не спроможне було надати повноцінного захисту правам споживачів, які об'єктивно були у нерівному становищі з суб'єктами підприємництва [341, с. 15]. Стандартні договори (договори приєднання), що вводилися ними в практику, часто містили недобросовісні умови, оскільки продавці, виконавці робіт та послуг мали (і мають) можливість використовувати своє привілейоване положення якщо не на шкоду, то не на користь споживачам [167, с. 402].

Під впливом демократичних сил законодавець змушений був обмежити свободу монополій у визначенні змісту стандартних договорів шляхом заборони включати у ці договори положення, якими обмежуються права та інтереси учасників цивільного обігу. Як наслідок, економічно сильну сторону (суб'єкта підприємництва) законом було обмежено у її свободі та можливості зловживання правами. Також було покладено додаткові обов'язки інформувати контрагентів про істотні властивості запропонованих товарів та послуг, гарантувати їх безпеку.

Стан речей, коли споживач, попри те, що він є особою, яка фактично фінансує, забезпечує прибуток виробнику та продавцеві робіт, товарів, послуг шляхом їх придбання, була «слабкою» стороною договору, неспроможною хоч якось вплинути на його умови, не задовольняло вже громадян. Надія на «конкуренцію» теж стала примарою, оскільки монопольні утворення були зацікавлені, здебільшого, лише в прибутках та надприбутках.

Несправедливість призвела до реформ, спрямованих на створення нормативного забезпечення прав споживачів, які супроводжувалися створенням відповідних інститутів та гарантій.

Проаналізувавши споживче законодавство та праці науковців, присвячені захисту прав споживачів, ми дійшли висновку, що як правило, в їх роботах основна увага присвячена питанням правового статусу споживача та особливостям форм та способів захисту їх прав, що є виправданим, але, без контексту правовідносин, в яких пасажир здійснюють свої суб'єктивні права, як аналіз, так і отримані висновки важко визнати повними.

О.М. Нечипуренко визнав пасажиром споживачем, а відтак, можливість застосування для забезпечення захисту його прав Закон України «Про захист прав споживачів» [329, с. 38], а Сумкін С.О. обґрунтував споживчий характер правовідносин з перевезення пасажиром як таких, що спрямовані на задоволення особистих потреб пасажиром [586, с. 140].

Звернула увагу та обставина, що попри достатню кількість досліджень у сфері захисту прав споживачів, серед яких Л.М. Іваненко «Цивільно-правове забезпечення прав споживачів на належну якість товару» (1998 р.), С.А. Косінов «Теоретичні проблеми захисту прав споживачів в Україні за договором купівлі-продажу» (1999 р.), М. Казаков «Методичні особливості розбудови механізму захисту прав споживачів в Україні» (2004 р.), Г.А. Осетинська «Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України» (2006 р.) [341], О.П. Письменна «Правовідносини, що виникають у зв'язку з порушенням прав споживачів внаслідок недоліків товарів, робіт (послуг)» (2007 р.), Ю.Ю. Рябченко «Судовий захист прав

споживачів» (2009 р.)[504], Ю.В. Тищенко «Конституційно-правове регулювання забезпечення прав споживачів в Україні» (2011 р.), О.Ю. Черняк «Цивільно-правовий статус споживача у контексті адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (2011р.) [680], М.М. Гудима «Захист прав споживачів за договором про надання туристичних послуг» (2012 р.), [115], О.М. Коршакова «Захист прав споживачів житлово-комунальних послуг: цивільно-правовий аспект» (2014 р.) [223], в роботах, окрім дослідження Г.А. Осетинської, відсутнє дослідження та визначення ознак споживчого правовідношення. Основна увага присвячена формам та способам захисту прав споживачів в різних сферах. Виключення складає також праця О.П. Письменної, але і вона досліджує лише ті правовідносини, які стали результатом чи наслідком порушення суб'єктивних споживчих прав споживачів, – йдеться про правовідносини із захисту прав споживачів.

Наявність чітких критеріїв визнання правовідношення споживчим сприятиме належному його правовому регулюванню, а відтак, і забезпеченню прав споживачів, які, укладаючи відповідний договір, вступають в них.

Оскільки пасажир є споживачем транспортної послуги, він укладає споживчий договір, чим вступає в споживчі відносини.

М.М. Гудима зазначила, що тип «споживчого» договору визначається особливим суб'єктним складом і юридичним зв'язком контрагента такого договору з споживачем. Законодавче виокремлення цього договору зумовлене необхідністю захисту «слабкої» сторони, незважаючи на закріплення в цивільному законодавстві засад юридичної рівності суб'єктів цивільних правовідносин» [115, с. 15].

Виходимо з того, що споживчий договір, як і публічний договір чи договір про приєднання не є окремим договірним типом. Він не породжує і не обслуговує самотійну групу відносин з точки зору їх «матеріального змісту» чи мети договору, про що йдеться в другій групі типологічної класифікації договорів, проведеної Л.К. Веретельник [71, с. 12]. Водночас, внаслідок необхідності забезпечення прав слабкої сторони договору (фізичної особи) в

правовідношенні з суб'єктом підприємницької діяльності, правове регулювання на основі певного типу договірної конструкції удосконалене умовами, визначеними в Законі України «Про захист прав споживачів» та інших актах спеціалізованого законодавства.

Заслуговує на увагу аргумент Г.А. Осетинської, що для юридичного аналізу споживчих правовідносин варто усвідомлювати правове становище їх учасника (споживача) як «слабкої сторони». Таким споживачем є особа, яка уклала контракт з комерсантом про поставку йому товарів чи послуг для особистих потреб, не пов'язаних з його професійною діяльністю [341, с. 12]. С.Жамен та Л.Лакур слушно припустили, що такі відносини за участю таких осіб (споживачів та комерсантів) повинні регулюватися нормами «споживчого права» [144, с. 229]. О.М. Коршакова, в свою чергу, зазначила, що у відносинах, в яких учасником є споживач, повинно застосовуватись законодавство щодо захисту прав споживачів [223, с. 63]. Такої ж позиції тримається Верховний Суд України, який в Постанові від 12.04.1996 р. № 5 визнав споживачем громадянина (фізичну особу), права якої захищаються на підставі Закону України «Про захист прав споживачів», котрий придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити товари (роботи, послуги) для власних побутових потреб [446].

Визначаючи сутність споживчих правовідносин, закономірно, ми визначили, що ними можна вважати: 1) правовідносини, врегульовані споживчим законодавством; 2) правовідносини за участю споживачів (фізичних осіб); 3) правовідносини, в яких зобов'язана споживчим договором особа (суб'єкт підприємницької діяльності) передає блага майнового чи немайнового характеру (товари, роботи чи послуги), а уповноважена особа (фізична особа) приймає і споживає їх, чим задовольняє свою потребу (потреби), не пов'язану зі здійсненням підприємницької діяльності.

При цьому ми цілком чітко усвідомлюємо причинно-наслідкові зв'язки, які зумовлюють наше розуміння того, що споживчими правовідносинами є в силу їх «споживчої» природи (економічної сутності споживання), а не в силу

того, що певна група відносин врегульована споживчим законодавством. Навпаки, споживче законодавство регулює означену групу відносин.

Більш того, окремі відносини, споживчі по суті, можуть не бути врегульованими споживчим законодавством в силу певних причин, або ж отримати самостійне (індивідуально предметне регулювання). Одна з них, – визнання законодавцем необхідності спеціалізованого регулювання відносин чи їх видів. Такий підхід визнаємо виправданим в силу специфіки речей, робіт, послуг (окремих об'єктів цивільних прав та цивільних правовідносин), які потребують застосування до них певних правових режимів чи порядку надання, виконання (робіт, послуг), які б задовольняли необхідність забезпечення безпеки, прав, свобод та інтересів осіб. Втім, і в цій ситуації ми не виключаємо того, що акти «спеціалізованого регулювання» є спеціалізованими актами споживчого регулювання. Вони є актами *soft correction* (м'якого коригування) для цивільного законодавства.

Так, відносини з перевезення пасажирів регулюються, переважно, спеціальним по відношенню до цивільного транспортним законодавством. Проте, наразі лише Повітряний кодекс України закріпив можливість застосування споживчого законодавства до відносин з захисту прав споживачів. Так, його ч. 3 ст. 101 прямо закріплює, що дія Закону України «Про захист прав споживачів» поширюється на повітряні перевезення, крім питань, які врегульовані цим Кодексом, правилами повітряних перевезень пасажирів та вантажів, міжнародними договорами України. Іншими словами, цей кодекс визнав можливість застосування споживчого законодавства до відносин з перевезення пасажирів повітряним транспортом, але в частині, не врегульованій ним. Транспортні статuti та кодекси інших видів транспорту подібних положень не мають, що, тим не менше, не виключає можливості застосування норм споживчого законодавства на інших видах транспорту за аналогією до повітряних перевезень пасажирів.

При тому, як вірно звернула увагу О. Єгоричева, визначальним фактором є споживання продукції (товарів, робіт чи послуг) для задоволення

особистих потреб споживача [142, с. 48]. Такий підхід відповідає приписам п. 17, 21, 22 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» в редакції від 23.11.2018 р., адже в них закріплено, що споживачем є фізична особа, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника. Натомість той же закон в редакції від 12.05.1991 р. говорить про «власні потреби», 15.01.1994 р. – про «власні побутові потреби». Вважаємо, що остання редакція «особистих потреб» є найбільш вдалою, оскільки найбільш точно визначає спрямованість використання товарів, робіт чи послуг, – для задоволення особистих потреб особи, тобто тих, які пов'язані безпосередньо з особою.

Тим не менше, і остання версія закону не позбавлена певних неточностей та протиріч. Так, в п. 19 ст. 1 Закону «Про захист прав споживачів» чинної редакції використовується родова категорія «продукція», видами якої визначено виріб (товар), робота чи послуга, що виготовляються, виконуються чи надаються для задоволення суспільних потреб. Водночас, п. 17 Закону визначає послугою діяльністю виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб; а п.21 відповідно, роботою діяльність виконавця, результатом якої є виготовлення товару або зміна його властивостей за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб. Така ситуація зумовлює певний десонанс та протиріччя, адже чітко визначено, що продукція (родова категорія) використовується для суспільних потреб, в той час як її види (товари, роботи та послуги), – для особистих.

На наше переконання, законодавець доволі чітко визначив критерій відмежування особистих потреб від інших призначенням придбання продукції (товарів, робіт, послуг) не для потреб, безпосередньо пов'язаних з

підприємницькою діяльністю. Такий підхід дозволив чітко розмежувати сферу застосування (комерційна/некомерційна діяльність) та призначення (для особистих, а не потреб інших осіб, суспільства, держави). Застосування цих двох критеріїв є виправданим, оскільки як особиста сфера, так і суспільна може мати комерційне чи некомерційне спрямування.

Сам критерій віднесення відносин до сфери споживчих через участь у них споживачів теж є сумнівним. Попри те, що, як зазначає В.В. Залеський, пасажир є споживцем послуг транспорту, і тому його відносини з транспортним підприємством регулюються не тільки транспортним законодавством, але й Законом «Про захист прав споживачів» [161, с. 80], – не участь у правовідношенні споживача робить це правовідношення споживчим, а сам характер споживання товарів, робіт чи послуг для особистих потреб такого споживача і необхідність забезпечення його прав як слабкої сторони на основі спеціалізованого законодавства.

Водночас, не можна не погодитися з В.В. Вітрянським, що особливістю договору перевезення пасажирів виступає та обставина, що ним є фізична особа (людина). Ця особливість суб'єктного складу правовідношення зумовлює застосування по відношенню до них положень про прав сторони в зобов'язанні у відповідності до ЦК України та Закону «Про захист прав споживачів», оскільки пасажир придбаває послугу у перевізника (суб'єкта підприємницької діяльності) для особистих потреб. І саме ця обставина покладає на перевізника за договором перевезення пасажирів додаткові обов'язки, в тому числі публічно-правового характеру [75, с. 294].

Досліджуючи відносини з перевезення пасажирів і відповідну формалізуючу їх договірну конструкцію, ми дійшли висновку, що відносини з перевезення пасажирів мають споживчий характер, а відповідно, і правовідносини.

Ми звернулися до праці М.М. Гудима, в якій вона зробила висновок, що публічні договори, в яких стороною є фізична особа, і якій надається товар, робота чи послуга, є споживчими [115, с. 23]. Вважаємо, що загальні ознаки,

властиві загальній категорії публічного договору, притаманні і її окремому виду – договору перевезення пасажирів (а відповідно, і правовідносинам, які виникають з даного договору), що дає підстави вважати, що ознаки, визначені М.М. Гудима для споживчого договору, властиві і договору перевезення пасажирів [532, с. 63].

Специфічний суб'єктний склад. Коло учасників споживчих правовідносин окреслено в Законі України «Про захист прав споживачів». Згідно положень п. 22 ст. 1 зазначеного закону споживачем є фізична особа, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію, роботи, послуги для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника.

Особливість предмета споживчого договору, – спрямованість на задоволення особистих, сімейних, домашніх та інших потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької діяльності. Пасажир, вступаючи у правовідносини з перевізником, має на меті задоволення особистих потреб у перевезенні, здійснює своє право на свободу (вільне) пересування.

Публічно-правовий характер споживчого договору. Нами на основі аналізу чинного законодавства та визначення об'єкта правовідношення з перевезення пасажирів було доведено, що договір перевезення пасажирів є публічним договором. Відповідні положення ст. 633 ЦК України (публічний договір) синхронізуються з відповідною ст. 915 ЦК України (перевезення транспортом загального користування), оскільки відповідно до ст. 633 ЦК України зобов'язана особа бере на себе обов'язок укласти договір з кожним, хто до нього звернеться, а ст. 915 ЦК України, – має відповідний обов'язок перевезення за зверненням будь-якої особи.

Специфіка публічних договорів зумовлює ту обставину, що, як правило, за способом укладання вони є договорами про приєднання (слабка сторона договору погоджується укласти його на умовах, запропонованих сильною стороною, – у даному випадку перевізником, – або на умовах, які є нормативно

закріплені в актах цивільного законодавства). Тим самим має місце обмеження дії принципу «свободи договору», але виключно в інтересах «слабкої сторони» (у даних правовідносинах – пасажир). Таке обмеження та втручання держави в приватні відносини [51, с. 245] викликане виключно піклуванням забезпечення прав слабого учасника, вирівнювання правових статусів та правових можливостей (перевізника та пасажир) у відповідності до принципу рівності, як основної засади цивільного законодавства.

Оплатний характер споживчого договору. Аналіз Закону України «Про захист прав споживачів» [423] пронизаний духом оплатності за надані товари, роботи, послуги. Так, і в п. 7 ст. 1 закону у визначенні споживчого договору йдеться, що істотними умовами договору є умови про якість, терміни, ціну та інші умови, за яких реалізується продукція (товари, роботи, послуги – п. 19 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів»). Водночас, ст. 910 ЦК України у визначенні договору перевезення пасажир закріплює основним обов'язком пасажир оплати вартості проїзду. З цього слідує закономірний та логічний висновок щодо платного характеру договору перевезення пасажир, який є споживчим за своєю природою.

Особливий порядок укладення. Для публічних договорів є характерним особливий порядок їх укладання, – шляхом приєднання до умов, запропонованих «сильною» стороною (тією, яка передає продукцію, надає послуги чи виконує певну роботу). Укладання договору перевезення пасажирів транспортом загального користування (ст. 915 ЦК України) характеризується тими ж особливостями. Відтак, договір перевезення пасажир укладається в той же спосіб, що і споживчі договори. Електронний правочин має свою специфіку, яка полягає в електронній формі. Але ні сутність правочину, ні стадії його укладання від того не змінюються.

Співпадання усіх означених ознак дозволяє судити про споживчий характер відносин з перевезення пасажирів та договірної конструкції, якою вони урегульовані. В умовах «мінімальних гарантій» ЦК України, транспортних статутів та кодексів, Правил перевезень пасажирів (які не

передбачають відповідальності перевізника за порушення умов договору перевезення пасажирів), саме Закон України «Про захист прав споживачів» додає додаткових гарантій прав пасажирів як споживачів транспортних послуг, що підтверджується і Постановою Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» від 12.04.1996 р. № 5 [446].

Проаналізувавши категорію «споживання», ми дійшли висновку, що вона є полісемічною, і має декілька своїх проявів і значень.

1. Споживання є «використанням продукту в процесі задоволення особистих потреб. В економіці споживання прирівнюється до отримання благ або послуг» [75, с. 294]. Особливістю «послуги», в тому числі як і послуги з перевезення пасажирів є те, що вона є немайновим благом. До того, у ній момент надання і споживання співпадають.

2. Споживання є процесом задоволення потреб. Особливістю споживання/надання послуги з перевезення пасажирів є темпоральність і територіальність (переміщення у просторі); процесом задоволення потреби пасажирів у переміщенні, який має свій початок (з моменту посадки пасажирів до транспортного засобу) і свій кінець (прибуття до місця призначення). Тому є допустимим застосування терміну «транспортна послуга» як послуги, що надається перевізником її споживачу шляхом експлуатації місткості транспортного засобу, способом задоволення потреби особи у переміщенні.

3. Споживання є компонентом соціалізації. Воно перебуває в диференційованій залежності від розвитку суспільства, культури, розвитку цивілізації в цілому. При здійсненні перевезення пасажирів цікавить не лише факт доставки його до пункту призначення, але й якість обслуговування, швидкість перевезення, сервіс, якість та стан транспортного засобу, безпека, вартість та інші фактори. Вступаючи у відносини з перевізником кожна особа прагне на визнання її гідності (що відсутнє при перевезенні в старих, іржавих, подертих, забруднених, зі сміттям, з неприємними запахами і т.п. транспортних засобах). Це пов'язане і з цивілізаційними потребами, від яких

жодна особа не має бажання відставати, оскільки це є елементом її ідентифікації та визнання, визнання причетності до певного класу, категорії громадян [314, с. 9-10]. Споживання є одним з основних індикаторів виразу соціального статусу особи. В цьому контексті нам імпонує позиція І.Ю. Набруско щодо визнання практики споживання імперативом суспільства [313, с. 73].

4. Споживання відіграє різну роль в суспільному житті, тому йдеться про соціологічне, економічне та юридичне розуміння споживання, яке є способом, яким сьогоденне суспільство «формує» своїх членів, диктує обов'язок грати роль споживачів [37, с. 116].

5. Споживання на сучасному етапі розвитку суспільства не є вже боротьбою за фізичне виживання, яке відходить на задній план. Формування «суспільства споживання» пов'язане з формуванням «символів» та конструюванням ідентичностей. В такому суспільстві споживання [627, с. 27] часто відбувається не для задоволення базових потреб, а для задоволення символічних потреб та примх [172, с. 15].

Наведені вище аргументи дозволяють зробити висновок, що правовідношення з перевезення пасажирів, яке є зобов'язанням з договору перевезення пасажирів, є споживчим. Його метою є задоволення потреби пасажирів у переміщенні до певного пункту призначення шляхом споживання транспортної послуги, яка надається перевізником і має відповідати сучасним цивілізаційним запитам безпеки та якості. При цьому забезпечення прав пасажирів як «слабкої сторони» покладається на спеціалізоване транспортне законодавство та Закон України «Про захист прав споживачів».

Правовідношення з перевезення пасажирів не охоплюється виключно зв'язком перевізник-пасажир. Зважаючи на комплекс дій, які доводиться здійснювати учасникам транспортної діяльності по підготовці та організації перевезення пасажирів, коло задіяних осіб та характер юридичних зв'язків між ними заслуговують на ретельний аналіз.

Фактичний стан речей дозволяє усвідомлювати ту обставину, що вже на етапі укладання договору перевезення пасажирів і багажу структура зв'язків є ускладненою. Особливо це має прояв в діяльності «великих перевізників», які здійснюють перевезення великою кількістю транспортних засобів за великою кількістю маршрутів. Попри те, що зобов'язання з перевезення пасажирів здійснює перевізник, продаж квитків (укладання договорів на перевезення пасажирів) здійснюють або ж їх співробітники, представники, агенти з продажу квитків. Особливої уваги заслуговує діяльність туристичних операторів та агентів з продажу туристичних продуктів, до складу яких входить «пакет» з доставки пасажирів до місця відпочинку чи туристичної подорожі (туристична подорож чи туристичне перевезення). Звичайно, що туристом його перевезення сприймається як частина умов туристичного договору, де зобов'язаною стороною доставити туриста до місця призначення і назад є туристичний агент чи оператор. Проте, останніми доволі часто вибудовується така модель правового зв'язку, за якою такий агент чи оператор намагаються сформулювати своє правове становище у якості представника чи то туриста чи то перевізника.

Саме з цих питань виникає чи не найбільша кількість непорозумінь, спорів, порушень прав пасажирів. Верховний Суд України в узагальненні судової практики з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009 - 2012 рр.) від 01.02.2013 р. відзначив, що питання щодо застосування Закону № 1023-XII (Закону України «Про захист прав споживачів») є найсуперечливішим й дискусійнішим у судовій практиці щодо правовідносин із надання фінансово-кредитних послуг, страхування, туристичних послуг [583].

В узагальненні судової практики наведено матеріали судової справи, згідно якої 23 квітня 2010 р. між Особою б і ТОВ «К.Т.» було укладено договір, згідно з яким відповідач зобов'язався надати позивачу комплекс туристичних послуг, а саме – забронювати авіаквитки за маршрутом Донецьк-Дубровник-Донецьк і розміщення в готелі. Оскільки виникла проблема з квитками, клієнт

звернувся до ТОВ «К.Т.». Та Ворошиловський районний суд м. Донецька відмовив позивачу в задоволенні позову, обґрунтувавши своє рішення тим, що ТОВ «К.Т.» є неналежним відповідачем у справі, оскільки діяло як турагент на реалізацію туристичних послуг на підставі договору, укладеного між ТОВ «К.Т.» і ТОВ «К.Т.Ю.» (туроператором) від імені ТОВ «К.Т.Ю.». На підставі цього судом було визнано, що ТОВ «К.Т.» (агент) є представником туроператора (ТОВ «К.Т.Ю.»). Крім того, в діях агента не виявлено порушення договору, а до туроператора позов не пред'являвся.

Апеляційним судом це рішення було скасовано і вимоги клієнта задоволено на підставі ст.ст. 611, 629 ЦК України, ст.ст. 15, 20, 25 Закону № 324/95-ВР (Закон України «Про туризм»), п. 5 ст. 10 Закону № 1023-ХІІ (Закон України «Про захист прав споживачів»). Суд зазначив, що ні законом, ні договором не розмежована відповідальність туроператора і турагента.

Проте, Вищим спеціалізованим судом України і це рішення було скасоване, а справа направлена на новий розгляд до апеляційного суду на тій підставі, що не було встановлено фактичні обставини справи і не з'ясовано, чи було замовлення турагента на туристичний продукт; за надання якого турпродукту відповідає туроператор, а за яке, – турагент.

Верховний Суд України в узагальненні практики також зауважив, що є поширеною практика, коли між туроператором та турагентом укладаються договори доручення або комісії. Це утруднює, а інколи робить неможливим з'ясування туристом відповіді на питання, – хто є зобов'язаною особою? Хто надає йому туристичні послуги: туроператор чи турагент?

Це питання вирішене ст. 20 Закону України «Про туризм» № 324/95-ВР, якою передбачено, що відповідальність за невиконання або неналежне виконання умов договору на туристичне обслуговування перед туристом несе туроператор. Відтак, за невиконання та за якість виконання зобов'язання за договором про реалізацію туристичного продукту, укладеним турагентом як від імені туроператора, так і від свого імені, несе туроператор [461]. Подібної

позиції тримається Верховний Суд України і щодо чартерних перевезень (відповідальним є туроператор, а не перевізник).

З наведених аргументів вбачається, що мають місце відносини представницького характеру. В Україні доктрину представництва розробили В.А. Васильєва [63] та В.В. Цюра [675].

Вважаємо, що правове становище турагента, який лише придбаває квитки на замовлення клієнта-пасажира, є недостатньо чітким для визначення. Напевно, оскільки він діє в інтересах клієнта, то є його повіреним (за договором доручення), а відтак, правовий зв'язок в результаті придбання квитка виникає між перевізником і клієнтом. Та не все так однозначно, адже такий турагент може бути агентом з продажу квитків перевізника, а представляти інтереси одночасно обох учасників не дозволяється. Напевно, у такому випадку має йтися про комерційне посередництво, яке має прогалини правового регулювання та щодо якого мають місце наукові дискусії.

Інша ситуація – коли перевізник зламаною транспортною засобу «організовує» доставку пасажирів шляхом найму іншого «фактичного» перевізника. Проаналізувавши цю ситуацію і особливості правового регулювання цих відносин за романо-германською системою і правом країн загального права, ми зясували наступне. Згідно рішення у справі *Sibley v. City Service Transit Co.* (1949) [730], де відповідачем у справі був власник автобуса, який в зимову ніч пересадив пасажирів зламаною автобуса в інший автобус (який з'їхав з дороги в кювет), суд уледів наявність повноважень (представницьких відносин) водія першого автобуса з водієм іншого автобуса і тому поклав тягар відповідальності на водія першого автобуса перед пасажирами.

Таким чином, суд уледів представництво і констатував факт повноважень, які припускаються за наявності непередбачуваних обставин.

Загалом же, в подібних ситуаціях, коли перевезення здійснюється іншим перевізником, в законодавстві використано термін «фактичний перевізник» (п. 5 Глави 1 Розділу XV Правил повітряних перевезень та обслуговування

пасажирів і багажу 2018 р. – у разі виникнення зобов'язань перед пасажирями на рейсі, відповідальним за надання обслуговування та виплату компенсації є фактичний перевізник). Попри те, що можливість здійснення перевезення «фактичним перевізником» застосовується у світовій практиці і передбачена авіаційними правилами 2018 р., все ж, є виключенням, оскільки ч. 1 ст. 901 ЦК України закріплено особисте надання послуги виконавцем.

Якщо слідувати логіці англо-американського права (загального права), коли в силу певних обставин, включаючи поломку транспортного засобу, перевізник змушений залучити до перевезення іншу особу (субперевізника), по відношенню до пасажирів останній є «агентом» основного перевізника (принципала).

Звичайно, що вирішення цього питання на рівні відмінностей в усвідомленні та правовому регулюванні представницьких правовідносин за англо-американським та романо-германським правом є доволі складним завданням, оскільки в цих двох означених цивільно-правових сім'ях дещо по-різному розуміється саме «представництво», а відповідно, і його наслідки.

Представництво в праві Англії та США має більш осяжний характер, аніж в романо-германській правовій системі. Це поняття охоплює всі відносини, які виникають у зв'язку з діяльністю агентів за рахунок і під контролем інших осіб (принципалів). Агентами визнаються, зокрема, і представник, що діє від імені принципала, і комісіонер, який діє від свого імені, і торговий посередник (брокер).

Наразі існують відмінності в теорії цивільного права щодо інституту представництва в країнах англо-саксонської та романо-германської правових систем.

Теорія Гуго Гроція, яка базувалась на фікції, що, коли повірений діє у визначеному місці, то вважається, що сам принципал вчиняє відповідну дію, і саме його волевиявлення виражається в особі повіреного [781, с. 39], у подальшому була трансформована в теорію «тотожності» (ідентичності), яка є наразі властивою англо-американському праву. Згідно доктрини

«тотожності», «ідентичності» («doctrine of identity») [133, с. 8] представник є другим «я» особи, яку представляють, від якої він одержує повноваження і діє в межах цих повноважень: «Qui facit per alterum facit per se» (англ. «He who acts through another does the act himself» – Той, хто діє через іншого, діє для себе самого) [674, с. 131].

Теорія Р. фон Ієринга та П. Лабанда (теорія «сепарації») – властива романо-германському праву.

Втім, концептуальна різниця в цих двох підходах полягає в наступному. В англо-американському праві йдеться, здебільшого, про «повноваження» та «дію» представника (щодо третіх осіб), причому визнається, що загалом йдеться про правовідношення, в той час, як за романо-германським правом йдеться про «внутрішні правовідношення» та «зовнішні правовідношення», яке загалом є одним правовідношенням представництва [755, с. 11; 759, с. 183-241].

Існують і інші відмінності. Так, в країнах романо-германського права норми щодо представництва передбачають лише випадки, коли представники діють лише від імені осіб, яких вони представляють, то в країнах загального права (common law) дотримуються іншого підходу: представництво можливе з розкритим принципалом і нерозкритим принципалом (що відповідає конструкції договору доручення і договору комісії).

В. Цюра, який зазначає, що в праві країн романо-германської групи, як і СРСР, представництво розглядалося як частина доручення і правомочність діяти в ролі представника виключно на основі самого факту представництва [674, с. 129-130]. Такий підхід романо-германської цивільно-правової сім'ї чітко закріплено в ч. 2 ст. 237 ЦК України, де говориться, що «не є представником особа, яка хоч і діє в чужих інтересах, але від власного імені, а також особа, уповноважена на ведення переговорів щодо можливих у майбутньому правочинів» [665].

Наразі українська цивілістична доктрина вже набула окремих рис англо-американської доктрини. Втім, Ю.В. Мица спільно зі І.В. Спасибо-Фатєєвою

визначили особливості інституту представництва за національним правом, яке включає «внутрішні» та «зовнішні» відносини, що властиве теорії «сепарації» романо-германської системи [666, с. 494]. Елементами юридичного змісту є повноваження представника та стан правової зв'язаності принципала. При цьому наслідки правових дій представника породжують юридичні наслідки для принципала автоматично [666, с. 494].

Як зазначив Шишка Р.Б., сутність представництва полягає у тому, що внаслідок правочинів та інших юридичних дій представника права і обов'язки виникають між особою, яку представляють, і третіми особами. Представник своїми діями неначе зв'язує особу, яку представляє, з третьою особою. У представника ніяких прав і обов'язків з приводу правочинів, укладених ним, не виникає [653, с. 406-407].

В англо-американській судовій практиці вироблено чіткі критерії, які дозволяють чітко усвідомлювати правову природу представницьких правовідносин як фідуціарних. Так, приміром, в Другій і Третій редакції Збірки прав агентування США [780] та, особливо, в Уніфікованому акті про доручення йдеться про гарантії діяльності агента (представника), якщо він діяв добросовісно, сумлінно та обачно, навіть у випадках, коли принципал (особа, яку представляють) зазнав певних втрат майнового характеру.

Інститут представництва за цивільним законодавством України не є архаїчним в тій мірі, в якій би це заважало нормальному існуванню суспільних відносин. Законодавець України також намагається реагувати на зазначені виклики, внаслідок чого до Глави 17 ЦК України час від часу вносяться певні зміни та доповнення. Однак, можна визнати і те, що інститут представництва ще перебуває в полоні концепцій суто романо-германського права, що накладає певний відбиток на нього.

Науковці, прагнучи перетворити інститут представництва в гнучкий інструмент регулювання представницьких відносин намагаються запозичити окремі особливості, притаманні цьому інституту в англо-американській цивільно-правовій доктрині. Так, А.І. Дрішлюк в дослідженні «Агентський

договір: цивільно-правовий аспект» (2003) визначає агентський договір, який відомий англо-саксонській системі, як одну з підстав виникнення представницьких правовідносин [133, с. 4].

Варта уваги і теза А.І. Дрішлюка, що агентський договір за законодавством України є однією з підстав виникнення відносин комерційного представництва, але комерційне представництво, передбачене у ЦК України, не охоплює всієї різноманітності відносин представництва і зведене, по суті, до договору доручення [133, с. 4]. Ним було запропоновано закріплення в законодавстві України агентського договору, подібного англо-американському, проте, ця пропозиція не реалізована, попри те, що дана пропозиція відображає американський підхід до комерційного представництва, що є доцільним в силу його сприйняття Конвенцією про представництво в міжнародній купівлі-продажу товарів [447].

Серед особливостей агентського договору, на який звернула увагу В.А. Васильєва, є можливість дії посередника (агента) в межах загальних вказівок клієнта (довірителя, принципала). Відтак, права і обов'язки агента (довіреної особи) мають дискретний, невизначений характер. Вони можуть динамічно змінюватися в процесі здійснення посередницької діяльності. При цьому має бути дотримано ряд правил: воля агента є похідною від волі клієнта (принципала); діяльність має бути спрямована на досягнення максимально ефективного позитивного результату; дії посередника мають відповідати вимогам «розумної людини» [61, с. 81].

В ЄС застосовуються положення Директиви ЄС 86/653/ЕЕС, ОJ L382/17 від 31.12.1986 р. «Про уніфікацію права країн-учасниць, яке відноситься до індивідуальних підприємців – комерційних агентів» та Положення про комерційних агентів (Директива Ради) 1993 р. [750, с. 169]. Ці документи містять концепцію, згідно якої захищаються права добросовісного клієнта, які домінують над інтересами принципала.

В праві США передбачено, натомість, що єдиною підставою комерційного представництва може бути виключно агентський договір, який

обов'язково повинен мати письмову форму. Це виключає проблему з повноваженнями агента і можливостями його вийти за межі наданих йому повноважень [132, с. 215].

Встановлено, що на доктринальному рівні концепція, вироблена свого часу Є.Л. Невзгодіною, наразі є ідентичною новітньому англо-американському підходу щодо синтетичного розуміння сутності представництва, – на основі концепції «правовідношення» та концепції «дії» [318, с. 121]. Такий підхід, загалом, було закріплено в ст. 62 ЦК УРСР [669], проте, змінено невиправдано ст. 237 ЦК України 2003 року на користь концепції «повноважень» (правовідношення). Вважаємо, що такий підхід слід виправити.

Втім, інститут агентування (представництва) є динамічним: прикладом є праця Paula J. Dalley «A theory of agency law» [740] та намагання Інституту права США виявити критерії поняття представництва, які було викладено в Другій і Третій редакції Збірки прав агентування (Restatement (Second) & (Third) of Agency) [780].

В останній Збірці представництво (в тому числі за агентським договором) розуміється як фідуціарне правовідношення, яке виникає тоді, коли одна сторона «принципал» дає свою згоду іншій стороні «агенту» діяти від його імені і під його контролем, а агент заявляє про свою готовність діяти у відповідності до вказівок принципала.

З погляду на сутність інституту представництва і в транспортному законодавстві має бути закріплена концепція, за якою і претензії, і відповідальність за таку доставку має покладатися на першого перевізника, оскільки новий є лише агентом «основного» перевізника.

Втім, наразі підхід законодавця базується на концепції цесії, – перекладання обов'язків на нового перевізника. Але ж, у такому разі, порушується конструкція, передбачена ст. 520 ЦК України, згідно якої боржник у зобов'язанні може бути замінений іншою особою (переведення боргу) лише за згодою кредитора та ст. 910 ЦК України, згідно якої на

перевізника покладається обов'язок доставки пасажирів, незалежно від того, здійснює доставку він власними силами, чи залучає до цього іншого перевізника [665].

З цих підстав пропонуємо пп. 9 п. 145 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (Україна) викласти в наступній редакції: «організовувати проїзд пасажирів та забезпечити доставку їх до місця призначення за маршрутом без додаткових фінансових витрат пасажирів, насамперед, осіб з інвалідністю, громадян похилого віку, вагітних жінок, пасажирів з дітьми дошкільного віку, у разі припинення поїздки через технічну несправність транспортного засобу чи настання надзвичайної або невідвортної за даних умов події або, на вибір пасажирів, доставку їх до місця, з якого розпочалася подорож даним транспортним засобом».

Стосовно суб'єктів, які здійснюють продаж квитків (агентів) та організаторів перевезень, питання виглядає дещо складніше, адже існують складнощі у встановленні їх правового становища. Річ у тім, що представництво є близьким до комерційного посередництва. Проводячи порівняльний аналіз комерційного представництва, яке за своєю сутністю є апріорі договірним, за законодавством України та англо-американським правом, слід зазначити, що в цій царині воно має багато спільних рис. По-перше, і найголовніше, йдеться про сферу його застосування, – господарювання чи підприємництва. По-друге, йдеться саме про представництво, а не посередництво.

Дана конструкція доволі часто плутається з іншими схожими конструкціями, зокрема, з посередництвом. Як зазначає І.В. Спасибо-Фатєєва спільно з Ю.В. Мицею, «посередник діє від власного імені, не має ніякого представницького повноваження та, як правило, рівною мірою опікується інтересами всіх сторін, яким він сприяє своєю діяльністю» [666, с. 501]. Втім, попри всю логічність даного висловлювання, нормативна дефініція, закріплена в ст. 243 ЦК України (Комерційне представництво) не є ідеальною і не дозволяє чітко розмежовувати ці дві конструкції.

Щодо цього Спасибо-Фатєєва І.В. зазначає, що по-суті, комерційне представництво є нічим іншим, як різновидом договірною представництва, тобто представництва, яке виникає на підставі договору, а саме, – договору доручення (ст. 1000 ЦК України) [666, с. 537].

Дослідженню інституту «посередництва» свої роботи присвятила В.А. Васильєва, яка зазначила, що ЦК України лише згадує комерційних посередників (п.2 ст. 237), але не називає їх, не визначає дефініцію посередництва, переліку посередницьких договорів [62, с. 80].

Ключовим є її висновок щодо того, що посередництво базується на зобов'язальних правовідносинах і охоплює такі форми договірною посередництва, як пряме та непряме представництво [62, с. 91]. Проте, з аналізу ст. 295 Господарського Кодексу України [98] (комерційне посередництво) можна зробити дещо інший висновок. Оскільки ця стаття має назву (Агентська діяльність), а в змісті закріплює «Комерційне посередництво (агентська діяльність) є підприємницькою діяльністю», це означає не що інше, аніж знак рівності між агентською діяльністю та комерційним посередництвом. Водночас, ч. 3 ст. 295 ГК України закріпила, що «не є комерційними агентами підприємці, що діють хоча і в чужих інтересах, але від власного імені». Доходимо висновку, що знову ж таки, йдеться про представництво за договором доручення.

За законодавством Об'єднаного Королівства та США комерційний посередник (за англо-американським правом) може діяти як комерційний представник (від імені іншої особи), так і від власного імені, консультувати сторони з укладання правочину, виконувати фактичні дії від власного імені, які сприятимуть укладанню правочину сторонами з метою отримання від того прибутку [343, с. 13].

Попри те, що Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» [434] втратив чинність, п. 1.17 був орієнтований на англо-американський підхід до категорій «комерційне посередництво» і «комерційне

представництво», де «комерційне представництво» розуміється як вид «комерційного посередництва».

Втім, у сфері перевезень пасажирів, діяльність посередників (кас, агентів, представників) з продажу квитків має як ознаки представництва, так і посередництва в залежності від «вибудови» правових зв'язків. Проте, фактична ситуація входить в конфлікт з приписами ч. 2 ст. 237 ЦК України, де говориться, що не є представником особа, яка хоч і діє в чужих інтересах, але від власного імені.

Це не сприяє гармонізації законодавства України з існуючою світовою практикою діяльності посередників, регламентації правового становища учасників правовідносин за їх участі, а у сфері перевезень – охороні, забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів.

Недоліком правового регулювання відносин за участю інших учасників (агентів, представників, фактичних перевізників та ін.) 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 по відношенню до третьої особи (пасажира) повинна визначатися його правовим становищем як розкритого (disclosed), частково розкритого (partially disclosed) чи нерозкритого (undisclosed). Частину 2 статті 237 ЦК України запропоновано викласти в такому формулюванні: «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».

Зважаючи на кількість судових справ, пов'язаних з порушенням прав пасажирів, викликаних саме діями зазначених суб'єктів, варто, по-перше, чітко

визначити правовий статус таких представників (агентів, посередників); по-друге, визначити суб'єкта, зобов'язаного перед пасажиром (перевізника чи представника), як це має місце в Законі України «Про туризм», де відповідальною особою визнано туристичного оператора (за аналогією, в правовідносинах з перевезення пасажирів такою особою слід визнати перевізника, що не виключає можливості перевізника звернутися з регресною вимогою до такого представника, посередника чи агента, якщо саме їхніми діями чи бездіяльністю вчинено порушення прав пасажирів, незалежно від наявності завданої шкоди); по-третє, нормативно закріпити обов'язок і перевізника, і агента (посередника, представника) інформувати пасажирів негайно про зміни в розкладі, умовах руху транспортних засобів (зміну рейсів, дати та часу відправлення, тощо) через усі можливі засоби комунікації. Підхід, згідно якого пасажир повинен самостійно відслідковувати зміни в розкладі руху перевізника і т.п. є «зловживаючим» та таким, що порушує права пасажирів як споживачів транспортної послуги. Крім того, це є порушенням права пасажирів як споживачів на своєчасну та достовірну інформацію.

З розвитком науки, техніки, комп'ютерних технологій, інформаційних та телекомунікаційних систем, набирають популярності електронні сервіси, які забезпечують дистанційне замовлення товарів, робіт, послуг. Не стала виключенням і сфера перевезень пасажирів. Найбільш популярними і одіозними стали сервіси на основі платформ Uber, Cabify та BlaBlaCar. Інші ми не наводимо з причини їх відповідності або першому, або другому типу.

Започаткування функціонування цих сервісів породило виникнення правовідносин з перевезення пасажирів з використанням засобів дистанційного зв'язку шляхом використання мережі інтернет. Суб'єкти підприємницької діяльності для регулювання своїх відносин з замовниками (споживачами) керувалися існуючими конструкціями цивільно-правового регулювання, зокрема, конструкцією договору про надання послуг. Щоправда, кожна із сторін такого договору мала на увазі своє. Власники «сервісів» вважали, що надають інформаційні послуги, натомість замовники

(користувачі сервісу) очікували на надання послуг з перевезення, оскільки метою їх вступу у відносини з «сервісом» було отримання саме цих послуг.

За умови якісного обслуговування замовників будь-які питання відсутні, проте, у противному випадку – виникає потреба у з'ясуванні специфіки правовідносин, правових зв'язків між учасниками (тріада: замовник-сервіс-перевізник чи замовник-перевізник, де відповідальним за перевезення є «сервіс», а безпосередній перевізник діє на стороні «сервісу», тощо) та їх кваліфікації (щодо визначення предмету договору, – специфіки надаваних послуг – інформаційних чи з перевезення); встановлення змісту зобов'язальних відносин; розподіл прав та обов'язків між учасниками цих правовідносин; визначення наслідків порушень суб'єктивних обов'язків учасниками зобов'язальних правовідносин.

Іншими словами, – хто відповідає перед замовником (пасажиром) у випадку невиконання чи порушення виконання умов договору перевезення? «Сервіс» як організація-перевізник чи перевізник? По суті, це питання перебуває в площині попередньо досліджуваного, щодо кваліфікації представницького характеру правовідносин (хто діє в чийх інтересах і від чого імені?).

В основі діяльності «сервісу» лежить функціонування комп'ютерної програми, адаптованої до функціонування інтернет. Ця обставина дозволяє користуватися програмою та її інтерфейсом як через комп'ютери, підключені до мережі Інтернет, так і шляхом використання засобів мобільного зв'язку, в тому числі смартфонів, які забезпечують можливість використання мобільних версій сайтів (веб-сайтів, а по суті, комп'ютерних програм).

Користувацький інтерфейс комп'ютерної програми дозволяє в простий та доступний спосіб користуватися комп'ютерною програмою звичайним споживачем, – здійснювати пошук необхідної інформації, пропозицій та укладати правочини в електронній формі. Останнє прийнято називати укладанням правочинів через мережу Інтернет [149, с. 875; 297, с. 52].

Щоправда, існують і інші точки зору на дане явище. Так, О.В. Мельник укладання правочинів в мережі інтернет називає електронною комерцією. Він визначив, що сама комерційна комерція має два підходи. У вузькому значенні вона розглядається як торгівля через мережу інтернет (e-commerce). У широкому, – як ведення бізнесу в глобальних інформаційних мережах [297].

Специфікою такого роду правочинів є те, що вони укладаються у віртуальному просторі (мережі Інтернет). В.С. Мілаш, аналізуючи ст. 3 Закону України «Про електронну комерцію» [404], навела специфічні ознаки відносин, які виникають з укладання правочинів в мережі інтернет. До таких вона віднесла: 1) орієнтованість на отримання прибутку; 2) дистанційне (віртуальне) «здійснення» (вносимо ремарку щодо використання терміну «укладання» договору, а не «здійснення»; передача інформації, за допомогою якої або надається інформація про умови договору, або щодо волевиявлення особи. Більшість же договорів, окрім договорів про надання інформації, виконуються в реальному, а не віртуальному середовищі); 3) майновий характер (в контексті правовідносин з перевезення пасажирів, – матеріальний інтерес перевізника та нематеріальний пасажирів).

Погодимося з її твердженням щодо того, що більшість відносин, що виникають і реалізуються у сфері електронної комерції, мають договірний характер [297, с. 55]. Проте, викликає заперечення нею позиції А.В. Зажигалкіна, який стверджує, що особливість електронного договору визначається не предметом, а методом укладання [156, с. 126].

Зважаючи на те, що середовище Інтернет є функціонуванням комп'ютерних програм, які написані руками програмістів шляхом використання методу комп'ютерного програмування однією з комп'ютерних мов, функціонування якої зводиться до виконання закладеного в «машинному коді» алгоритму виконання операцій та обробки даних, що в комплексі забезпечує передачу інформації між абонентами (користувачами), то в кінцевому рахунку, усвідомлюючи, що сама мережа, комп'ютерні програми виступають лише засобами електронної комунікації людей, то в кінцевому

рахунку можна судити про те, що електронний договір, як результат домовленості осіб з усіх істотних умов цього договору (що не виходить за традиційні межі цивільного права щодо розуміння договорів, їх типізації, укладання, виконання, та припинення), є лише електронною формою такого двостороннього правочину. Іншими словами, характеристика «електронності» є не більше ніж проявом форми волевиявлення осіб (способом волевиявлення). Втім, електронний договір, як і будь-який інший договір укладається в два етапи: оферти та акцепту.

Спроба надати Інтернет середовищу якихось надзвичайних властивостей вбачається нам дещо помилковим підходом, як і акцент уваги на компонентах веб-сайту та їх значенні.

Попри те, що користування веб-сайтами набуло масового характеру, наразі відсутнє нормативне визначення Веб-сайту, як і не визнано його окремим єдиним цілісним об'єктом цивільного права.

Визначення веб-сайту дане в п. 1.3 Порядку інформаційного наповнення та технічного забезпечення Єдиного веб-порталу органів виконавчої влади та Порядку функціонування веб-сайтів органів виконавчої влади [413]. Аналізуючи дану дефініцію Ю.Є. Атаманова дійшла висновку, що веб-сайт є поєднанням трьох складових: 1) програмних засобів; 2) адресі у мережі Інтернет або доменному імені (IP адреси); 3) інформаційного наповнення [31, с. 8]. Ця комплексність дозволила М.В Гурі судити про те, що правова охорона Інтернет-сайту (веб-сайту) має виходити з того, що він є єдиним об'єктом авторського права [117, с. 5], а нам, – що він є засобом укладання електронних правочинів.

Оскільки в електронному середовищі є утрудненими окремі особливості, властиві укладанню договорів в реальному середовищі: відсутність безпосереднього контакту осіб; відсутність можливості наочно оцінити можливості сторони у виконанні договору, – існує потреба у запровадженні підвищених вимог до контрагента і до його діяльності з метою забезпечення здійснення прав споживачами товарів, робіт, послуг. Наразі

загальні положення закріплено ст. 12 Закону України «Про захист прав споживачів», яка визначає права споживача в разі укладення договору поза торговельними або офісними приміщеннями, а ст. 13, – права споживача в разі укладення договору на відстані, за порушення яких продавець (виконавець) має нести відповідальність, установлену ст. 23 згаданого закону. Такий підхід став продовженням започаткованої в країнах ЄС тенденції охорони та захисту прав споживачів, які витікають з дистанційних договорів. Такий підхід закріплено, зокрема, в принципах європейського приватного права (DCFR). Ці принципи DCFR було розроблено в рамках ЄС як науковий проект «загальної довідкової схеми» – Draft Common Frame of Reference (DCFR) [474].

Згідно положень ст. II-3:104 DCFR (Глава 3 «Маркетинг та переддоговірні зобов'язання» Книги II «Договори та інші юридичні акти»), обов'язком підприємця під час укладання договору шляхом дистанційної взаємодії в режимі реального часу є позначення свого найменування та комерційної мети взаємодії. Підприємець несе тягар доведення отримання споживачем вищезазначеної інформації.

Згідно ст. II-3:104, п.4 ст. II-3:105 DCFR підприємець відповідає перед споживачем за збитки, спричинені порушенням своїх обов'язків щодо надання інформації, передбаченої п.1 ст. II-3:105.

Функціонування мобільних додатків (сервісів) у сфері здійснення перевезень пасажирів таксі є засобом укладання договорів в електронній формі. Найбільшої популярності у сфері надання послуг з перевезення пасажирів отримали веб-сайти, за допомогою яких здійснюється продаж електронних квитків для здійснення перевезень – автомобільним, повітряним та залізничним транспортом. Відтак, існує потреба у з'ясуванні правової природи мобільних сервісів Uber, BlaBlaCar та ін.

Мобільний додаток (мобільна версія комп'ютерної програми) є програмним засобом доступу до веб-сайту, який сприяє укладанню договору в електронній формі. Ця програма дозволяє виконувати функції інформаційно-диспетчерської служби в автоматичному порядку. Це зумовлює зміну

правових зв'язків між учасниками правовідносин з перевезення пасажирів таксі за участю інформаційно-диспетчерської служби.

Звертає увагу визначення В.С. Мілаш, що використання «електронного агента» як способу укладання договорів в електронній формі (комп'ютерної програми або іншого автоматизованого засобу, який використовує сторона), який автоматично надсилає користувачу-споживачу повідомлення про прийняття від нього замовлення [297, с. 76-77] не врегульовано національним законодавством. Натомість ч. 2 ст. 13 Типового закону Юнсітрал про електронну торгівлю надсилання інформації електронним агентом прирівнює до надсилання даної інформації особою, яка запрограмувала надсилання інформації в автоматичному режимі або користується даною програмою [606].

Існує і специфіка укладання таких договорів. Акцепт оферти кодується і виражається в один з двох порядків: «клік-договори» («clickwrap agreements») та «договори шляхом перегляду» («browsewrap agreements»). Клік на кнопці «I agree» (англ. «Я згоден»), рівний явному акцепту запропонованої оферти [297, с. 76-77].

Існує також потреба в ідентифікації особи. Йдеться про електронний (цифровий) підпис, який врегульовано ст. ст. 5, 7 Закону України «Про електронні документи та електронний документообіг» [403] та ст. 1 Закону України «Про електронний цифровий підпис» [402], що дає змогу ідентифікувати підписувача [297, с. 79].

Наразі чинне законодавство щодо функціонування інформаційно-диспетчерських служб та мобільних додатків є недосконалим. Проблема ускладнюється також тим, що функції інформаційно-диспетчерської служби може виконувати як самостійний суб'єкт підприємницької діяльності, так і сама транспортна організація, в тому числі використовуючи мобільний додаток. Останній варіант найпростіший, адже у такому випадку мобільний додаток є лише засобом комунікації між перевізником і пасажиром. Інший – складний, оскільки потребує з'ясування правового статусу суб'єкта адміністрування мобільного додатку.

Наразі Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [417], покладаючи певні права та обов'язки на інформаційно-диспетчерську службу, не містять ані її визначення, ані ознак, ані чіткої регламентації цивільно-правового статусу (в тому числі правове становище в структурі договірних зв'язків в правовідношенні з перевезення пасажирів).

Наразі мобільний додаток (платформа) Uber (Uber Technologies Inc.) використовується не лише у сфері перевезень пасажирів таксі (авто), а й авіа та річкових перевезень таксі. Більш того, компанія Uber наразі тестує експлуатацію транспортних засобів, керованих автопілотами. Проте, компанія Uber тимчасово відмовилася від запровадження такого виду перевезень. Причиною став нещасний випадок, який трапився в м. Фінікс (штат Аризона, США) в ніч на 18.03.2018 р. самокерованим автомобілем компанії Uber було збито на смерть жінку, яка вночі переходила дорогу поза пішохідним переходом [589]. В м. Дубаї анонсовано використання безпілотних авіатаксі Volocopter [57].

В публіцистичних виданнях необізнані в юриспруденції особи робили заяви про проблемність притягнення до цивільної відповідальності винних осіб, оскільки фактично управління транспортними засобами здійснюється комп'ютерами. Однак, з точки зору цивільного законодавства України, діяльність, пов'язану з експлуатацією транспортних засобів, визнано джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України). Згідно положень ч. 2 ст. 1187 ЦК України шкода, завдана джерелом підвищеної особи відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом.

Суб'єкт підприємництва, який використовує комп'ютерну платформу Uber як засіб для автоматичного приймання заявок на здійснення перевезень (укладання договору в електронній формі) і вираження згоди на їх виконання (в цій схемі вираження згоди, хоч і сформованої та надісланої комп'ютерним агентом-програмою є згодою користувача даної програми з умовами договору,

означеними в заявці, – тобто, акцептом), – здійснює діяльність в сфері перевезень.

Тим не менше, правові наслідки використання даної програми для суб'єктів, які увійшли в правовідносини шляхом використання даної автоматизованої системи (сервісу, платформи, мобільного додатку) є неоднозначними.

Закономірним є питання і щодо правового становища суб'єкта, який надає інформаційно-диспетчерські послуги шляхом використання автоматизованої комп'ютерної програми. Варіанти відповіді: перевізником, інформаційно-диспетчерською службою, посередником, комерційним представником, агентом, повіреним перевізника, повіреним замовника-пасажира, комісіонером одного з них, тощо.

Наступне питання – щодо сутності надаваних послуг. Зобов'язана особа має основним обов'язок: доставити пасажирів (перевезення), надати послуги з передачі замовлення перевізникові (засіб комунікації), чи організувати перевезення (організація перевезення)?

Сутність використання сервісу Uber зводилася, де-факто, до того, що будь-який водій (приватна особа, не суб'єкт підприємницької діяльності) міг «прийняти» заявку пасажирів, який розмістив її на веб-сайті (мобільній його версії, мобільного додатку) і здійснити його перевезення. Основна проблема, яка була породжена такою діяльністю, зводилася до неконтрольованої конкуренції на ринку перевезень пасажирів таксі, неконтрольованістю якістю надаваних послуг, ухиленням від сплати податків таких перевізників (які, здебільшого, навіть не були суб'єктами підприємницької діяльності і не мали відповідних ліцензій на право здійснення перевезень пасажирів), відсутністю забезпечення прав споживачів таких послуг (пасажирів). В Україні навіть були непоодинокі випадки, коли такими перевізниками виявлялися особи в стані алкогольного чи навіть наркотичного сп'яніння, злочинці, розбійники та гвалтівники. З такою ситуацією не погодилися офіційні перевізники, що призвело до мітингів та демонстрацій в більшості європейських країн.

В Німеччині у вересні 2014 року апеляційним судом Франкфурта постановлено, що водії Uber повинні мати комерційні ліцензії для роботи. Суд визнав, що із-за відсутності у водіїв ліцензії, сервіс порушує німецьке законодавство, яке вимагає від водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів на комерційній основі мати відповідні ліцензії.

У Франції в 2015 році Конституційний Суд постановив рішення, згідно якого було заборонено діяльність Uber, оскільки остання сприяла залученню до роботи водіїв без відповідної ліцензії [215]. Таке рішення було підтримане Судом ЄС 20 грудня 2017 року. На переконання компанії Uber Technologies Inc. це рішення є незаконним, оскільки в ЄС таке рішення має підтримати Європейська Комісія. Uber доводила свою непричетність до перевезень пасажирів у якості транспортної організації, оскільки лише надавала послуги з передачі даних в мережі Інтернет, а, відтак, вона повинна вважатися або ж «цифровим сервісом», або ж, у кращому випадку посередником, але не транспортною компанією. Тим не менше, у грудні 2017 року Суд ЄС визнав, що Uber не є комп'ютерним сервісом. Його правовий статус визнано як таксомоторну компанію, яка повинна дотримуватися загальних правил для транспортних фірм. Це рішення суду поширюється на всі країни-члени Євросоюзу. Як було зазначено у рішенні, сервіс Uber пов'язує замовників з непрофесійними водіями. Однак, він входить до сфери послуг транспорту. Тому країни-члени Євросоюзу мають право регулювати умови надання цієї послуги [794]. Це дає нам підстави для судження, що Суд ЄС виходив з розуміння економічної сутності (економічно значимого результату) діяльності суб'єкта, який надавав доступ до «сервісу Uber» на основі використання відповідного мобільного додатку, – як фактичної діяльності у транспортній сфері з перевезення пасажирів. Водночас, не було надано кваліфікації статусу: перевізника чи інформаційно-диспетчерської служби: сторони договору чи представника сторони договору.

Вважаємо, що в такому випадку йдеться про попереднє замовлення транспортного засобу за допомогою засобу дистанційного зв'язку (інтернет-

сайт чи його мобільну версію) через інформаційно-диспетчерську службу, яка використовує такий засіб для приймання замовлень [511, с. 32]. За сучасних комп'ютерних технологій наразі можливе перекладання функцій інформаційно-диспетчерської служби на такі автоматизовані програми.

З погляду на сутність цих правовідносин, ми не бачимо особливої різниці між перевезеннями пасажирів таксі (авто), аеротаксі чи водним таксі, чи, навіть, велотаксі. Основний комплекс прав споживача надаваних послуг (пасажира) є однаковим, що, на нашу думку, має бути уніфікованим щодо усіх без виключення видів транспорту (що, звичайно, не виключає особливостей укладання договорів та їх виконання на різних видах транспорту).

Згідно ж п. 109 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту йдеться лише про один варіант – діяльність суб'єкта господарювання з надання інформаційно-диспетчерських послуг. Виходимо з тієї позиції, що за виконанням інформаційно-диспетчерських послуг автоматизованими комп'ютерними системами чи програмами завжди є суб'єкт права (адміністратор даної комп'ютерної системи).

Аналіз змісту п. 96 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту дозволяє зробити висновок, що суб'єкт господарювання, який надає інформаційно-диспетчерські послуги, перевезення не здійснює, а лише організовує надання послуг з перевезення на таксі та легковим автомобілем на замовлення за попереднім замовленням. Це дозволяє зробити висновок про організаційний характер правовідносин з надання інформаційно-диспетчерських послуг.

Інший мобільний додаток BlaBlaCar, правоволодільцем та адміністратором якого є компанія Comuto S.A. Платформа BlaBlaCar забезпечує доступ користувачів до Веб-простору в межах користування даним сайтом (програмою, сервісом) з метою розміщення чи отримання інформації про майбутні поїздки користувачів. Платформа дозволяє обмінюватися інформацією між потенційними перевізниками та пасажирями самостійно, де вони самостійно узгоджують умови майбутнього перевезення за певним

маршрутом і погоджуються (чи ні), тим самим домовляючись про майбутню подорож. Перевізник, як правило не є професійним перевізником (суб'єктом підприємницької діяльності) і не має на меті отримання прибутку, а, в кращому випадку, мінімізувати свої витрати на подорож.

Згідно «ідеї» BlaBlaCar перевізник не має на меті отримати прибуток, а лише мінімізувати свої витрати на заплановану ним подорож за рахунок «внесків» попутників. Більш того, п. 4 ч. 7 ст. 1 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту прямо закріплює, що їх дія не поширюється на перевезення, які здійснюються транспортними засобами, які належать фізичним особам і використовуються ними для задоволення власних потреб, що не має на меті отримання прибутку.

Означене дозволяє зробити висновок, що перевезення, яке виникає на підставі використання сторонами платформи BlaBlaCar для обміну електронними повідомленнями (оферти та акцепту), не регулюється означеними вище Правилами. Зважаючи на те, що обмін офертою та акцептом (у якості електронних повідомлень) між сторонами такого перевезення здійснюється в мережі (середовищі) Інтернету, має йтися про електронну форму правочину, що передбачено ст. 205 ЦК України та ч.2 ст. 1 Закону України «Про електронну комерцію».

Зважаючи, що фактично платформа BlaBlaCar є лише простором для розміщення інформації та передачі даних (електронних повідомлень) щодо оферти та акцепту безпосередньо між перевізником та пасажиром, де BlaBlaCar безпосередньо не впливає на зміст інформації, яка надається сторонами, це дає підстави для цілком обґрунтованого висновку про роль цього суб'єкта у відносинах з перевезення пасажирів. Він не є ні перевізником, ні представником жодної із сторін, він не є ні їх агентом, ні посередником.

Відносини між перевізником і пасажиром близькі до правовідносин з перевезення пасажирів, які урегульовані ст. 910 ЦК України та Правилами, за тієї відміни, що вони мають безоплатну основу, що виключає підпорядкованість їх правового регулювання зазначеними нормами.

Це не сприяє забезпеченню захисту прав сторін такого договору, особливо, якщо тим самим порушуються їх інтереси.

Як варіант вирішення даного питання нами запропоновано за аналогією з ч.3 ст. 1009 ЦК України щодо наслідків відмови від договору встановити норму щодо перевезення пасажирів перевізником, який не є транспортом загального користування, згідно якої даний перевізник має право у будь-який момент відмовитися від договору (безоплатного) і не відшкодовувати збитки, якщо він діяв сумлінно і пасажир мав час та можливість задовольнити свій інтерес іншим способом.

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 наступного 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)».

2.2. Структура правовідносин з перевезення пасажирів

В спеціальній науковій літературі з цивільного права є традиційним підхід при аналізі цивільних правовідносин звертатися до їх окремих

елементів, якими прийнято визнавати суб'єктів, об'єкти та права і обов'язки суб'єктів, які часто називають ще змістом правовідношення [676, с. 33].

Наразі розуміння триланковості структури елементів цивільного правовідношення сприйняте науковою спільнотою [651, с. 159; 657, с. 64; 648, с. 99].

Особливістю правовідносин є те, що в них приймають участь (є учасниками), щонайменше, дві особи. Існування правовідносин є закономірним наслідком взаємодії двох і більше суб'єктів права. Особи (учасники правовідношення), які мають права в правовідношенні, називають уповноваженими учасниками (кредиторами зобов'язальних правовідносин), а особи, які несуть обов'язки – зобов'язаними особами (у зобов'язальних правовідносинах – дебіторами або ж боржниками) [648, с. 100].

Водночас, варто зазначити, що більшість правовідносин мають складну структуру (в них учасники одночасно мають як права, так і обов'язки, які протиставлені правам і обов'язкам інших учасників).

В правовідносинах з перевезення пасажирів, які виникають з факту укладання договору перевезення пасажирів такими є: пасажир (фізична особа, яка має на меті задовольнити свою потребу у здійсненні перевезення, тим самим здійснивши своє особисте немайнове право, яке є елементом правового статусу особи, – право на свободу/вільне пересування) та перевізник (суб'єкт підприємницької діяльності, який здійснює перевезення пасажирів, реалізуючи своє право на свободу підприємницької діяльності і має на меті отримання прибутку від такої діяльності).

Але якщо на всіх видах транспорту правове становище пасажирів визначається моментом укладання договору перевезення (придбання квитка), то на залізничному, – з моменту прибуття на вокзал (п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України).

Здійснення перевезень пасажирів до визнання незалежності Україною здійснювалося перевізниками – юридичними особами (транспортними

організаціями). Такий підхід зберігся і в ЦК України, ст. 915 якого, зокрема, закріплено, що перевезення, що здійснюється юридичною особою, 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. Але за таким підходом, перевезення пасажирів фізичною особою-підприємцем не мало б визнаватися перевезенням транспортом загального користування, що однак, не підкріплено ані спеціальним законодавством, ані практикою його застосування.

Загалом, перевізником у правовідношенні з перевезення пасажирів на комерційній основі є суб'єкт підприємницької діяльності, який має відповідну ліцензію та дозвіл на обслуговування маршрутів, напрямків, рейсів, тощо.

Водночас, в правовідносинах з перевезення пасажирів, враховуючи їх структуру та структуру зв'язків між особами, задіяними у сфері здійснення перевезення пасажирів, варто виділити також: організаторів перевезення (на автомобільному транспорті ними є територіальні громади в особі органів місцевого самоврядування як замовники виконання транспортних маршрутів і здійснення перевезень; при перевезеннях пасажирів таксі – інформаційно-диспетчерська служба, яка організовує перевезення на замовлення пасажирів та ін.); посередників (осіб, які здійснюють представницькі повноваження і діють або від імені перевізника, або від імені пасажирів, – вони, як правило, приймають участь в укладанні договору перевезення, діючи або на стороні перевізника, або на стороні пасажирів).

Нашу увагу привернула позиція І.П. Голенко, згідно якої відносини щодо забезпечення проїзду автомобільним транспортом фізичним особам-пасажирів на пільговій основі не є цивільно-правовими та їх не можна вважати такими, що виникли на безоплатній основі з договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом [90, с. 111].

З цієї тези випливає, що в залежності від того, яке перевезення – пільгове чи звичайне (на платній основі) існує цивільне правовідношення з договору

перевезення пасажирів чи ні. Основний аргумент цього науковця зводиться до наступного: за договором перевезення пасажирів існують взаємні обов'язки перевізника та пасажирів (доставити пасажирів у перевізника; оплатити вартість проїзду – у пасажирів). З цього він робить припущення, що такий зв'язок суб'єктивних прав та юридичних обов'язків втрачається у відносинах, що виникають з перевезення «пасажирів-пільговиків» на безоплатній основі. У такому випадку пасажир наділений тільки правами. Проте, обов'язок щодо оплати за проїзд покладається не на пасажирів, а на органи державної влади чи місцевого самоврядування, які хоч і є суб'єктами приватного права, проте, не є учасниками досліджуваних правовідносин. І з цього зроблено неочікуваний висновок, що договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом може бути як двостороннім (взаємним), так і одностороннім [90, с. 111].

І.П. Голенко було зазначено, що висновки зроблено на основі аналізу праці С.Ю. Гуржей та покладених в основу аргументів, проте в праці останнього автора, що присвячена договору перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом, йдеться про дещо інше, – про ситуацію, коли ліцензіар (орган державної влади) покладає на перевізника обов'язок безкоштовно здійснювати перевезення пільгових категорій пасажирів [90, с. 17-18]. Загалом, автор хоч і говорить про публічно-правові засади втручання держави в приватно-правову сферу з перевезення пасажирів, в той же час сумнівається в законності такого підходу.

Проблем додає Закон України «Про міський електротранспорт», який, не визначаючи договір перевезення пасажирів підставою виникнення відносин між перевізником та пасажиром, в ст. 4 закріпив, що транспортні послуги надаються на договірних засадах між перевізником та замовником, яким є орган місцевого самоврядування. Таким чином, в законі йдеться не про двох учасників правовідносин з перевезення пасажирів – перевізника і пасажирів, а про трьох, – з урахуванням замовника маршруту (наразі внесено зміни і він іменується організатором регулярних перевезень)[417], перевізника і пасажирів. Подібна ситуація і перевезеннями пасажирів автомобільним

транспорт у міському сполученні. Загалом, структура правовідносин з перевезення пасажирів у міському сполученні автомобільним та міським електричним транспортом включає: органи місцевого самоврядування (організатор перевезення), які визначають порядок здійснення перевезень перевізником, який є переможцем конкурсного відбору [415]; перевізник; пасажир. Фактично, на основі організаційного договору (укладеного організатором-органом місцевого самоврядування в інтересах територіальної громади) перевізник зобов'язується укладати договори перевезення пасажирів на їх звернення і виконувати їх; в свою чергу пасажир оплачує вартість проїзду.

Вважаємо, що між ОМС та перевізниками на підставі зазначеного договору виникають організаційні відносини. Відносини ж між перевізниками та пасажирами виникають за договором перевезення пасажирів, що має бути закріплено в ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт».

Звичайно, що транспортні правовідношення можуть мати складну структуру, адже в них задіяні суб'єкти, які є сторонами допоміжних транспортних договорів (договору на інформаційне обслуговування, на використання підїзних шляхів, на касове обслуговування, на обслуговування пасажирів на вокзалах, портах, аеропортах, пристанях і т.п., на ремонт та обслуговування транспортних засобів, на здійснення трансферу пасажирів, на готельне обслуговування, на харчування пасажирів, тощо), які виконують допоміжну роль у забезпеченні здійснення основного правовідношення (зобов'язання) – з доставки пасажирів до пункту призначення.

Дискусійним є також статус «агента з обслуговування» [382]. Але, зважаючи на складність правового положення цих суб'єктів, специфіки структури правових зв'язків між учасниками, цьому питанню слід приділити окрему увагу. Це є важливим, оскільки йдеться про розподіл прав та обов'язків, застосування наслідків їх невиконання, в тому числі притягнення до цивільно-правової відповідальності, а відтак, визначення відповідальної перед пасажиром особи.

Р.Й. Халфіна ще в 1974 р. в своїй книзі «Общее учение о правоотношении» писала, що не дивлячись на різницю в поглядах, загальноприйнятим є підхід, згідно якого елементами правовідношення є його учасники та їх права та обов'язки. Дискусія велась щодо того, що є об'єктом правовідношення: предмети матеріального світу, дії осіб щодо таких предметів чи обидва варіанта одночасно?

Ю.К. Толстой обґрунтовував позицію, що об'єктом правовідношення завжди є поведінка учасників [611, с. 48-67]. Р.Б. Шишка визначив, що безоб'єктних правовідносин не буває, оскільки кожне цивільне правовідношення складається з приводу конкретних об'єктів, оскільки лише з їх допомогою суб'єкти цивільних правовідносин можуть задовольнити ті чи інші потреби [103, с. 167]. На погляд Я.М. Шевченко, об'єктом цивільних правовідносин є матеріальні та нематеріальні блага або предмет їх створення, що складає предмет діяльності суб'єктів цивільного права [657, с. 65]. Р.Б. Шишка визначив, що об'єктом цивільних правовідносин є те, з приводу чого виникають суб'єктивні права і юридичні обов'язки [653, с. 84], а Є.О. Харитонов, – матеріальне або нематеріальне благо, з приводу якого правовідношення виникає [648, с. 103].

Правовому регулюванню об'єктів цивільних прав присвячено Глава 12 ЦК України, яка складається лише з двох статей, які мають декларативний характер. Проте, і в цій ситуації це є дуже важливим, оскільки закладена єдина правова основа розуміння об'єкта цивільних прав. Як зазначив Р.Б. Шишка, вона не позбавлена вад у тому сенсі, що в ній відсутній ряд важливих об'єктів, зокрема, тіло та органи людини, юридичні обов'язки, право вимоги, охоронюваний законом інтерес. Окрім цього, зміст ст. 177 ЦК України не узгоджується із загальною концепцією ЦК України, яка на перший план виносить особисті немайнові відносини (ч. 1 ст. 1 ЦК України [702, с. 6].

Наразі, щодо теоретичних підходів до аналізу об'єктів цивільних прав можна виділити, щонайменше, три позиції науковців: речово-правову теорію, теорію дії, теорію множинності об'єкта [651, с. 475].

На початку XX ст. з'явилась теорія множинності правових об'єктів, авторами яких є Е. Беккер, Дж. Барон. До об'єктів цивільних прав окрім речей вони віднесли також об'єкти внутрішнього світу людини та саму людину [178, с. 75]. Натомість, О. Вент, Р. Леонард, Е. Ружен запропонували теорію єдиного правового об'єкта, яка зводиться до того, що об'єктами є речі та дії [702, с. 6].

О.С. Іоффе об'єктом цивільних прав вважав те, на що спрямоване чи впливає суб'єктивне цивільне право та цивільно-правовий обов'язок. При цьому, загальним об'єктом він вважав фактичне цивільне правовідношення, а спеціальним (чи предметом) речі та продукти духовної творчості [178, с. 82].

Я.М. Магазінером була розроблена теорія об'єкта дії. В основі її лежить розуміння, що правовідносини виникають лише між людьми і виникають стосовно дії (бездіяльності) людини стосовно речі, відтак, об'єктами права є не матеріальні об'єкти, а лише дії стосовно речей [263, с. 65-78].

На наше переконання, теорія «дії» вважається найбільш аргументовною, оскільки в її основі лежить розуміння того, що об'єктом правового впливу є саме поведінка учасників, направлена на досягнення ними мети «взаємодії» (правовідношення), – задоволення їх потреб та інтересів через об'єкти цивільних прав.

Загалом, вважаємо, що йдеться про спільність мети і засобу її досягнення, які і формують зміст правовідношення, конкретизований в суб'єктивних правах та обов'язках учасників.

Щодо категорії «об'єкта» виникло питання співвідношення «об'єкта права» і «об'єкта цивільного правовідношення», які Р.Й. Халфіна визнавала синонімічними [628, с. 212]. На погляд В.І. Сенчищева «щось», що не є об'єктом цивільних прав не може бути і об'єктом цивільних правовідносин [537, с. 111-112].

В.А. Лапач висловився, що найбільш послідовним та аргументованим з питання дослідження категорії об'єкта цивільних прав є Є.О. Суханов [247, с. 7]. На його погляд об'єктом правового регулювання може бути лише поведінка особи, а не самі по собі явища навколишньої дійсності, наприклад, речі чи

результати творчої діяльності. Проте, ці блага є об'єктами не лише прав, але і обов'язків, які у сукупності з правами складають зміст правовідношення. З цього Р.Б. Шишка зробив висновок, що саме поведінка і складає об'єкт цивільних правовідносин, в той час як речі, інші матеріальні і нематеріальні блага, у свою чергу, складають об'єкт (чи предмет) відповідної поведінки учасників (суб'єктів) правовідносин [702, с. 8]. Нами на круглому столі, присвяченому об'єктам цивільних прав навіть було зроблено припущення щодо можливості визнання об'єктом цивільних правовідносин правовий режим благ, а не самі блага, оскільки поведінка не є ізольованою від об'єктів, з приводу яких вона здійснюється [531, с. 34]. Проте, в подальшому ми відмовилися від такого підходу.

Об'єктами цивільних прав у відповідності до ст. 177 ЦК України є речі, у тому числі гроші та цінні папери, інше майно, майнові права, результати робіт, послуги, результати інтелектуальної, творчої діяльності, інформація, а також інші матеріальні і нематеріальні блага.

О.М. Нечипуренко визначив, що транспортна послуга надається за допомогою транспортних засобів. За своєю сутністю вона є видом дій, результат яких є невіддільним від діяльності виконавця, проте, корисний ефект залишається в одержувача [327, с. 32].

Р.В. Мавліханова зазначила, що у відповідності зі ст. 177 ЦК України послуги є особливим об'єктом цивільних прав [262, с. 30].

На погляд Т. Єременко послугам притаманна своєрідна правова природа і спільні характерні ознаки: вони мають нематеріальний характер, а їх результат не набуває уречевленого характеру; тісно пов'язані з особою виконавця і процесом вчинення ним дій; не збігаються з самими діями виконавця і представляють собою окреме явище – певне нематеріальне благо [139].

Як визначила Р.В. Мавліханова, для робіт важливим є матеріалізований результат, у той час як для послуг – сам процес [262, с. 30]. Від себе додамо – для послуг результат не виключається, і навпроти, є необхідним (оскільки і в

ст. 910 ЦК України йдеться не про «перевезення», а доставку пасажирів до пункту призначення. Проте, цей результат не має матеріалізованого характеру і не може бути віддільним і самостійним об'єктом цивільних прав в цивільному обороті. Такому висновку відповідають визначення В.Жернакова, що послуги не мають результату, який мав би окремий уречевлений вигляд, матеріальне втілення, найбільш чітко описує відмінність характеру результатів робіт та послуг [145, с. 49-52].

Послуга дійсно є явищем, яке полягає у тому, що в процесі виконання зобов'язаної особи певної дії, спрямованої на задоволення нематеріального блага уповноваженої особи з'являється неуречевлений корисний результат, яким задовольняється немайнова потреба уповноваженої особи, – потреба пасажирів у доставці до пункту призначення.

Послуга, в тому числі транспортна (з перевезення пасажирів), незважаючи на її нематеріальну сутність, є певним благом, заради якого особа вступає у договірні відносини [262, с. 31].

Водночас зазначимо, що «транспортна послуга», про яку йдеться і в дослідженні І.С. Лукасевич-Крутник [255], є загальною (родовою) категорією, що характеризує надання послуг у сфері діяльності транспорту. З цього робимо висновок, що перевезення пасажирів є одним із видів транспортних послуг.

Нам імпонує погляд О.С. Іоффе, згідно якого природу договору визначає його основна мета [175, с. 26]. За договором перевезення пасажирів такою метою, безперечно, є доставка пасажирів до місця призначення.

Найбільш аргументовно відмежували «послуги» від «робіт» А.А. Телестакова [600, с. 89], А.Б. Гриняк [109, с. 117 – 118] та В.В. Рєзнікова [479, с. 155 – 163]. На основі їх досліджень можливо визначити специфічні ознаки послуги: нематеріальний, неуречевлений результат діяльності виконавця, невіддільність, неможливість зберігання, споживання в процесі надання, задоволення нематеріальних потреб.

Означені ознаки властиві і послугам з перевезення пасажирів, що достатньою мірою ще раз підтверджує приналежність перевезень пасажирів до послуг як благ немайнового характеру.

Такого ж висновку дійшла і І.С. Лукасевич-Крутник, яка навела ознаки транспортної послуги: 1) споживання в процесі надання; 2) тісний зв'язок з особою виконавця; 3) транспортна послуга не може мати уречевленого результату; 4) транспортні послуги мають нематеріальний характер; 5) характеризуються недовговічністю (неможливість накопичення); 6) якість може змінюватися в залежності від суб'єкта, місця, засобів та інших обставин [255, с. 219-221].

В процесі аналізу транспортної послуги з перевезення пасажирів, яка являє собою діяльність перевізника з задоволення потреби пасажирів у перевезенні (як потреби особистого немайнового характеру, яке базується на праві особи на свободу/вільне пересування), нами було з'ясовано наступне. Транспортна послуга надається пасажирові на підставі укладеного між пасажиром і перевізником договору, яке породжує договірне правовідношення зобов'язального характеру, а по суті, зобов'язальне правовідношення між перевізником і пасажиром як основними учасниками цього правовідношення. Вона споживається пасажиром в процесі надання, полягає у здійсненні діяльності перевізника, має нематеріальний характер, її зберігання та накопичення неможливе, вона є невіддільною від особи-виконавця (перевізника), має темпоральний характер (обчислюється тривалістю здійснення перевезення).

І.С. Лукасевич-Крутник під транспортною послугою визначила вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу, пошти за допомогою транспортного засобу [255, с. 409]. Водночас, вона вірно класифікувала транспортні послуги на: а) основну (переміщення); б) допоміжні; в) додаткові послуги. Вбачаємо, що визначення, надане нею, не враховує дві останні групи. Вважаємо, що загальне визначення транспортної послуги має включати не лише діяльність з переміщення, але й інші види

діяльності (додаткові, допоміжні, спрямовані на забезпечення такого переміщення, – зокрема, організація, підготовка, тощо), що є частиною загальнотехнологічного процесу перевезення.

Та в контексті визначення основною транспортною послугою, яка надається пасажиру переміщення, є зауваження. Адже законодавець обмежується регламентацією лише переміщення, яке завершується доставкою до пункту призначення, як вантажів (ст. 909 ЦК України), так і пасажирів (ст. 910 ЦК України), а не переміщення як такого. Переміщення у просторі як самоціль є предметом договорів круїзу, екскурсії і т.п. Та, врешті, і вони завершуються доставкою пасажирів до певного пункту. Невключення переміщення, що не передбачає доставку пасажирів до певного пункту призначення до кола відносин, урегульованих договором перевезення пасажирів (ст. 910 ЦК України), загрожує відсутністю правової охорони прав і інтересів пасажирів у цих відносинах. Виключення пасажиром умови щодо доставки до пункту призначення виключає відповідний обов'язок перевізника. В іншій частині і умови договору, і відповідні обов'язки залишаються чинними.

Саме тому пропонуємо ч. 1 ст. 910 ЦК України доповнити положеннями щодо переміщення пасажирів за певним маршрутом без визначення пункту призначення. Пояснюємо такий підхід тим, що зазначеною статтею обов'язком перевізника визначено перевезення (доставку) пасажирів до пункту призначення. Водночас, упускається предметність переміщення людини у просторі в залежності від мети такого переміщення: до пункту призначення чи лише переміщення, наприклад, з поверненням до пункту відправлення. Такими наразі є екскурсійні подорожі, круїз чи, навіть космічні подорожі, де метою є не пункт призначення (координату у просторі), а сама подорож. Виключати її з предмету договору перевезення пасажирів було б неправильним з погляду на означені види перевезень.

Ф.О. Богатирьов визнав правовідношення з приводу нематеріального блага як зобов'язання з нематеріальним інтересом (або немайнове

зобов'язання) [40, с. 8]. Ця теза була піддана критиці Н.Ю. Голубевою, оскільки на її переконання у такому випадку об'єктом зобов'язання слід визнати благо, а не дії боржника, хоч автор сам пише, що право кредитора за зобов'язанням тягнеться саме на дію боржника [39, с. 97]. Вона також робить висновок, що маючи на увазі під об'єктом зобов'язання дії боржника, не можемо визнати немайновим зобов'язанням зобов'язальне відношення, що виникає з приводу немайнового блага [92, с. 364].

Вбачаємо у висновку Н.Ю. Голубевої певне протиріччя. Річ у тім, що Ф.О. Богатирьов висловився, що правовідношення може виникати з приводу нематеріального блага, що не заперечує того, що його досягнення можливе шляхом дій зобов'язаної особи. Вважаємо, що мета і спосіб її задоволення – то є різні речі. У даному випадку об'єктом немайнового зобов'язання (як зобов'язального правовідношення) є дійсно дія, – але дія з надання перевізником пасажирові послуги, яка має особистий немайновий характер, оскільки задовільняється особисте немайнове право пасажира (право на свободу пересування).

Враховуючи, що зобов'язання є одним із видів правовідносин [229, с. 42-43] (зобов'язальним правовідношення), воно також має свою структуру (об'єкт, суб'єкти та зміст). Об'єктом такого зобов'язального правовідношення є певна поведінка (діяльність) зобов'язаної особи.

Принагідно зазначити, що в науковій літературі до прийняття ЦК України 2003 р., зокрема, Н.С. Кузнєцовою, зазначалося, що зміст зобов'язання не завжди вичерпується правом вимагати вчинення виключно дій майнового характеру (або утриматися від вчинення таких дій), оскільки кредитор має право також вимагати вчинення і дій немайнового характеру [656, с. 712].

В ті часи такий підхід вважався майже революційним, попри те, що І.Б. Новицький ще в 50-х роках минулого століття висловився, що зміст зобов'язання полягає у праві вимоги будь-якої правомірної дії особи [333, с. 59].

В контексті нашого дослідження розуміємо це так, що зобов'язання за договором перевезення пасажирів мають своїм змістом право пасажирів вимагати виконання дій немайнового характеру перевізником (послуги з перевезення пасажирів), що формує об'єкт зобов'язального правовідношення.

Така точка зору аргументована О.С. Іоффе, який визначив, що юридичний зміст правовідношення складають права та обов'язки його суб'єктів, а юридичним об'єктом правовідношення буде те, на що ці права та обов'язки спрямовані, – на поведінку зобов'язаної особи [179, с. 678-679]. Такої ж точки зору тримається і Є.О. Харитонов [649, с. 17].

Такий підхід прослідковується і в позиції законодавця, який в ч. 3 ст. 42 Конституції України орієнтований на забезпечення здійснення, охорону та захист прав споживачів, що було закріплено в Законі України «Про захист прав споживачів».

Питання, яке також потребує свого вирішення, – чи йдеться за договором перевезення пасажирів про одне взаємне зобов'язання (об'єднане критерієм єдиної мети) чи про складно-структурне зобов'язання, чи про наявність кількох самостійних, одночасно існуючих зобов'язань в рамках одного правовідношення?

В різний час різними науковцями висловлювалися різні позиції щодо цього питання: двосторонні договори породжують два одночасно існуючих зобов'язання [89, с. 1; 311, с. 91]; ці відносини тісно зростаються в одне і не можуть бути довільно роз'єднуваними (Г.Ф. Шершеневич) [691, с. 309-311]; двосторонніх зобов'язань, в яких одна сторона мала б права і несли обов'язки в цьому ж зобов'язанні, не існує (В.Г. Ротань) [316, с. 595]; це є наслідком змішування понять зобов'язання і договору (В.А. Белов) [100, с. 690].

Аналізуючи праці Л.А. Лунца та І.Б. Новицького, Н.Ю. Голубєва звернула увагу, що в їх одній праці має місце дві протилежні точки зору [92, с. 377]. Згідно першої – двосторонні договори породжують декілька зобов'язань

[333, с. 133]; згідно другої – зобов'язання може передбачати обов'язки на обох сторонах [333, с. 31].

Проте, ще Д.І. Мейєр зазначав, що взаємними є ті зобов'язання, в яких кожна із сторін зобов'язується здійснити на користь іншої певну дію, тому кожна сторона є одночасно і кредитором і боржником [285, с. 107]. Такої ж позиції тримався і І.Б. Новицький, на думку якого зобов'язання є різновидом правовідношення, змістом якого є права та обов'язки на стороні кожного учасника правовідношення [333, с. 31].

Нам імпонує позиція І.В. Спасибо-Фатєєвої, яка, вирішуючи це питання зазначила, що бачення зобов'язання як правовідношення, в якому існує управомочена сторона (кредитор) і зобов'язана сторона (дебітор) є спрощеним, оскільки в дійсності існують двосторонні зобов'язання, в яких кожна сторона має як права, так і обов'язки; кожен із суб'єктів зобов'язання є водночас і кредитором, і боржником [667, с. 14].

Наразі більшістю українських цивілістів визнається, що всі взаємовідносини сторін, що виникли на основі договору, є єдиним зобов'язанням, яке називають: складним [541, с. 296; 242, с. 3], двостороннім [186, с. 21-29; 649, с. 138; 103, с. 338; 656, с. 711], взаємним [285, с. 107], синалагматичним [80, с. 103; 264, с. 29], структурно-складним [246, с. 45].

Нам імпонує підхід В.В. Кулакова, що мета є єднальною засадою для всіх елементів правовідношення й дозволяє розмежовувати близькі, але не пов'язані однією метою зобов'язання та виявляти ті, які є нерозривно пов'язаними [242, с. 232]. Погодимося, що за договором перевезення пасажирів такою метою є перевезення пасажирів.

Відповідно до ч.1 ст. 509 ЦК України право вимоги дії є основним правом за зобов'язанням. Тому саме дія (надання послуги) є об'єктом суб'єктивного права кредитора (пасажирів) і суб'єктивного обов'язку боржника (перевізника). Але ця дія, в свою чергу, є способом досягнення мети договору, інтересу основної сторони зобов'язання перевезення (і нею ми визнаємо саме пасажирів), – її інтересу у переміщенні до пункту призначення.

Для оцінки правового статусу суб'єкта надання послуг на основі мобільного додатку Uber слід виходити з положень ч. 4 ст. 9 Закон України «Про електронну комерцію» [404], які дозволяють характеризувати такого суб'єкта як самостійного постачальника послуг проміжного характеру у сфері електронної комерції, якщо він є ініціатором передачі інформації, має можливість обирати її одержувача та може змінити зміст такої інформації.

Програма Uber здійснює розрахунок вартості перевезення на основі тарифу за перевезення, встановленого компанією Uber за найкоротшим маршрутом, прокладеним на основі електронних карт. Приміром, у м. Києві в вересні 2017 року було встановлено наступні тарифи – подача транспортного засобу – 20,50 грн, вартість 1 км поїздки – 5 грн., мінімальна вартість поїздки – 25 грн., вартість хвилини поїздки – 0,66 грн. [795].

Щодо інформації констатуємо, що оскільки вартість перевезення пасажирів та інших умов договору перевезення визначається не шляхом вільного узгодження інтересів сторін (пасажирів і перевізників), а шляхом зазначення внаслідок визначення програмою Uber вартості перевезення пасажирів, то, фактично, зазначена та інша інформація щодо умов перевезення є офертою, яка надходить стороні договору (пасажирів) від Uber.

Оскільки перевезення на основі укладеного за допомогою мобільного додатку Uber здійснюється перевізниками, сам Uber можна характеризувати як інформаційно-диспетчерську службу. К.Г. Нетеса, аналізуючи правову природу договору на інформаційно-диспетчерське обслуговування визначила, що за законодавством України він є договором комісії, а відтак така служба звільняється від відповідальності перед пасажиром за дії фактичного виконавця згідно ст. 1011 ЦК України [322, с. 213].

Водночас, саме Uber визначає умови договору, і навіть самостійно формує їх, що не дозволяє судити про виключно «представницький» характер відносин між Uber та перевізниками і пасажирів. Як не вважати стороною договору (правочину) суб'єкта, який самостійно визначає умови, виражені в публічній оферті, які становлять його зміст?

На наше переконання, питання правового статусу суб'єктів (адміністраторів) «сервісів», подібних Uber знімається шляхом їх регламентації в актах транспортного законодавства та вимог, які ставляться до їх діяльності (перевізника чи інформаційно-диспетчерської служби, яка діє на основі агентського договору). Щодо правового статусу суб'єктів у сфері організації чи здійснення перевезень, які використовують для укладання договору перевезення пасажирів таксі мобільні додатки, можна навести наступні висновки:

1. адміністратор мобільного додатку, використовуючи його для укладання договору перевезення пасажирів таксі в електронній формі, набуває статусу суб'єкта, що здійснює діяльність в сфері перевезень пасажирів;

2. в залежності від здійснення перевезення пасажирів власним транспортом, чи організовуючи здійснення перевезення іншими перевізниками, такий суб'єкт визнається або ж перевізником, або інформаційно-диспетчерською службою;

3. критерієм розмежування «цифрового сервісу» (платформи для обміну інформацією) та «інформаційно-диспетчерської служби» є правова мета, яку прагнуть досягти сторони, характер правових зв'язків між ними та вплив на формування умов договору при його укладанні в електронній формі;

4. конструкція взаємовідносин за участю інформаційно-диспетчерської служби виключно на основі договору комісії наразі є застарілою і не відповідає фактичним взаємовідносинам учасників перевезення пасажирів таксі та з використання мобільних сервісів (додатків) та не слугує інтересам пасажирів;

5. введення конструкції агентського договору, за яким агент несе відповідальність перед клієнтом та заборона приватних оплатних перевезень пасажирів без ліцензій позитивно вплине на стан урегульованості правовідносин з перевезення пасажирів, надасть їм стабільності та сприятиме забезпеченню прав пасажирів;

6. пасажир (замовник послуги з перевезення) повинен бути поінформованим про правовий статус контрагента (перевізника, цифрового сервісу, диспетчерської служби), а відповідно, усвідомлювати предмет договору, який ним укладається (на перевезення, на надання інформації).

Таким чином, правовідношення з перевезення пасажир виникає на підставі укладеного договору перевезення пасажир. Воно має самостійний характер, є єдиним правовідношенням (двосторонньо-зобов'язуючим, взаємним зобов'язанням), а не їх сукупністю. Ця єдність зумовлена наявністю єдиної мети – перевезення пасажир (набуття ним нематеріальних благ у вигляді задоволення його потреби у перевезенні як позитивного результату діяльності перевізника).

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 сприяють укладанню договору перевезення і діють на стороні перевізника, пасажир, чи є посередниками.

Характер правових зв'язків інших учасників правовідносин з перевезення пасажир, зокрема, агентів, посередників, представників, має визначатися на основі інституту представництва, який потребує удосконалення на основі підходів англо-американської цивільно-правової сім'ї (йдеться про конструкцію агентського договору). 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 (таким має бути перевізник) як за перевезення, так і інформування про зміни в розкладі руху, що не виключає обов'язку представників, посередників, агентів також інформувати пасажир. Підхід, згідно якого пасажир повинен самостійно відслідковувати зміни в розкладі руху перевізника і т.п. є «зловживаючим» та таким, що порушує права пасажир як споживача транспортної послуги на своєчасну та достовірну інформацію.

Вступ пасажирів у правовідношення з перевезення є одним із способів здійснення ним свого права на свободу (вільне) пересування, закріплене ст. 33 Конституції та ст. 313 ЦК України, що має враховуватися в правовому регулюванні цих відносин. З погляду на організаційні елементи характеру правовідношення з перевезення пасажирів (йдеться про організацію здійснення особою права на свободу пересування правозабезпечуючим договором, яким є договір перевезення пасажирів), запропоновано доповнити предмет цивільно-правового регулювання організаційними правовідносинами [533, С. 67].

Правовідношення з перевезення пасажирів є споживчим, що зумовлене споживчим характером транспортної послуги і характеризується: 1) особливим суб'єктним складом; 2) метою споживання транспортної послуги пасажиром (задоволення пасажиром особистої потреби у пересуванні); 3) порядком виникнення; 4) особливим порядком регулювання відносин на основі конструкції публічного договору; 5) оплатністю.

Правовідносини у сфері перевезення пасажирів характеризуються: 1) правовим становищем пасажирів як «слабкої сторони» договору і потребою забезпечення його прав; 2) правовим становищем перевізника як «сильної сторони» договору перевезення пасажирів, що має можливості зловживання своїми правами; 3) виникнення на основі юридичного факту – укладання договору перевезення пасажирів, який є регулятором цих відносин; 4) врегульованість актами транспортного законодавства, Законом України «Про захист прав споживачів» в частині, не врегульованій зазначеними актами та договором.

Об'єктом правовідношення з перевезення пасажирів є діяльність перевізника з надання послуги пасажирів, що є нематеріальним благом і споживається пасажиром в процесі його надання, яке полягає у доставці пасажирів шляхом використання місткості транспортного засобу під час його переміщення у просторі до пункту призначення чи за визначеним маршрутом.

Специфіка правовідносин з перевезення пасажирів різними видами транспорту зумовлюється особливостями їх технічної та технологічної

експлуатації, що впливає на зміст прав та обов'язків їх учасників та порядок їх здійснення. Зміст правовідношення з перевезення пасажирів складають права та обов'язки його сторін. Вони визначаються ЦК України, транспортними кодексами (статутами), та правилами перевезення пасажирів різними видами транспорту (ч. 2 ст. 908 ЦК України), а відповідно до абз. 2 ч. 2 ст. 908 ЦК України, - договором, якщо інше не визначене вищезазначеними актами. Домінанта нормативного регулювання перевезень пасажирів транспортом загального користування забезпечена застосуванням конструкції публічного договору.

Визначаємо, що загальні права пасажирів (в тому числі доповнені та уточнені на основі приписів Закону України «Про захист прав споживачів» та досягнень права ЄС) мають бути уніфіковані, що не виключає особливостей їх здійснення на різних видах транспорту. Права та обов'язки перевізника та пасажирів визначаються в умовах договору та є змістом правовідношення.

При перевезенні пасажирів таксі недостатньо визначеним є правовий статус суб'єкта, який надає інформаційні, інформаційно-диспетчерські послуги чи здійснює організацію перевезення шляхом використання автоматизованої комп'ютерної програми (мобільних додатків Uber, BlaBlaCar, Cabify та подібних їм). Критерієм має бути характер надаваних послуг замовникові-пасажирові та структура правових зв'язків між учасниками правовідносин з перевезення пасажирів. Правове становище адміністраторів мобільних додатків, які викорисовуються для укладання договорів перевезення в електронній формі має бути чітко нормативно визначеним.

Визначаємо, що підлягає нормативному закріпленню обов'язок адміністратора мобільного додатку інформувати пасажирів-споживачів про своє правове становище (перевізника чи інформаційно-диспетчерської служби, платформи для розміщення інформації) та здійснювати діяльність у відповідності до її нормативної регламентації; забезпечувати надання послуг з перевезення виключно перевізником-суб'єктом зі спеціальним статусом (дозволами та ліцензіями).

РОЗДІЛ 3.

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

3.1. Особливості механізму правового регулювання перевезень пасажирів та характеристика його елементів

Правове регулювання перевезень пасажирів забезпечується шляхом впливу на поведінку учасників відносин нормами права, що отримало назву механізму правового регулювання. Дослідженню механізму правового регулювання відносин приділялася увага значного кола вчених загальної теорії держави та права.

Так, С.С. Алексєєв в основі механізму правового регулювання вважав категорію «правового регулювання», де в такому регулюванні задіяні правові норми та індивідуально-правові акти органів, необхідні для регулювання суспільних відносин, належної реалізації диспозицій або ж санкцій цих норм [19, с. 145].

Правове регулювання відносин є набором юридичних засобів і способів державно-владного впливу на учасників цих відносин через елементи механізму правового регулювання. Загалом, категорію «механізму правового регулювання» дослідники визначали по-різному. Так, С.С. Алексєєв під ним розумів взяту в єдності сукупність правових засобів, якими забезпечується правовий вплив на суспільні відносини, складається з юридичних норм, правовідносин і актів реалізації суб'єктивних прав і здійснення юридичних обов'язків, нормативних актів, правосвідомості, правової культури [16, с. 34-35]; В.Н. Протасов – сукупність елементів такого механізму, зв'язків та динамічних закономірностей, необхідних і достатніх для регулювання акту поведінки [464, с. 71]; О.Ф. Скакун, – елементи правової системи, які здійснюють регулятивний вплив на суспільство [552, с. 539]; В.С. Мілаш, – систему різнорівневих правових засобів (правових принципів, велінь, дозволів, заборон, суб'єктивних прав та обов'язків, юридичних та

неюридичних правових норм, правовідносин, у тому числі й договірних, правових режимів, правових понять та конструкцій, інших правових феноменів, а також актів реалізації прав та обов'язків), організованих найбільш послідовно з метою належного впорядкування означених відносин та забезпечення реалізації приватних та загальносуспільних інтересів у вказаній царині як необхідної передумови нормального функціонування всієї ринкової системи [296, с. 75].

На галузевому рівні однією з провідних наразі є праця С.О. Погрібного «Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України», в якій він під механізмом правового регулювання розуміє послідовний ланцюг зміни окремих правових явищ: норму права, що регулює цивільні відносини, юридичний факт, права і обов'язки, що існують у цивільних правовідносинах, які виникли на його підставі, реалізація цих прав та виконання обов'язків, а за необхідності – захист порушеного права чи інтересу [369, с. 43]. Щодо цього Р.Б. Шишка зазначив, що тут допущена та ж помилка, що і у інших авторів, – норма права відірвана від напрямків її впливу [384, с. 63].

В такому контексті в літературі виділені особливості механізму правового регулювання: він є складовою соціального регулювання; системою взаємодіючих між собою елементів, в тому числі правових засобів (норм, суб'єктивних прав та обов'язків і т.п.), способів (дозволи, заборони, приписи) і форм (дотримання, виконання, використання); забезпечує регулювання суспільних відносин і динамічної частини правової системи; є цілеспрямованим і результативним впливом [603, с. 305].

М.Д. Пленюк визначила характерні ознаки механізму правового регулювання договірних зобов'язань, зокрема: 1) правовий механізм завжди являє собою комплекс (систему) юридичних засобів, а його структура охоплює цілу низку нормативних та правореалізаційних юридичних засобів; 2) правовий механізм існує для реалізації певної юридичної мети і являє собою не просто сукупність, а цілу систему взаємоузгоджених, послідовно

організованих засобів, які покликані діяти спільно; 3) дія правового механізму здійснюється залежно від заданої програми, своєрідної «схеми» чи «алгоритму», що передбачає певну чітку процедуру виконання договірних зобов'язань. Вона вважає, що механізм правового регулювання не є формальним (штучним) явищем чи виключно теоретичною конструкцією, а є відображенням реально існуючих на практиці явищ [363, с. 172]. З цим твердженням важко не погодитися, адже і правове регулювання є цілеспрямованою діяльністю, направленою на досягнення певного правового результату, зокрема, упорядкованості цивільних відносин.

Дослідженню особливостей механізму правового регулювання пасажирів присвятили свої роботи Луць В.В. [654], Шишка Р.Б. [384, с. 58-66; 700, с. 120-125], Абрикосов Д.С. [4, с. 158-160], Сумкін С.О. [585], Нечипуренко О.М., Резніченко С.В. [329] та ін.

За визначенням Р.Б. Шишки наразі правове регулювання та його механізм у сфері перевезень має певні особливості (сучасні тенденції): його намагаються універсалізувати; він має доцентрову спрямованість; відмежовується від властивого радянському праву опублічення цивільних правовідносин; має місце абстрагування від негативних наслідків дихотомії приватного права; поступове введення міжнародних стандартів їх регулювання; використання колізійних прив'язок при виборі норм для врегулювання міжнародних правовідносин з перевезень [384, с. 62].

На наше переконання, в договорі перевезення пасажирів та багажу «опублічення», про яке йшлося вище, є не лише допустимим, але й необхідним, адже саме шляхом застосування імперативних норм можливе забезпечення прав «слабкої» сторони договору перевезення, якою є пасажир [384, с. 64].

Відтак, правове регулювання перевезень охоплює два рівня: позитивіський та договірний (піднормативний) чи індивідуальний. Перший закріплений в актах чинного законодавства і відображає загальнодержавний підхід, або ж загальне нормативне розуміння ідеальної моделі правовідносин,

другий (який забезпечується договорами, які Р.Б. Шишка називає мононормами), – індивідуальний взаємоузгоджений інтерес сторін договору [384, с. 62].

Загальні положення про правочин, договір та зобов'язання, конструкція зобов'язань з договору перевезення пасажирів, загальні положення про захист цивільних прав та застосування наслідків невиконання чи неналежного виконання сторонами своїх зобов'язань закріплено ЦК України. Умови договору перевезення пасажирів та особливості його виконання закріплено в актах транспортного законодавства, зокрема транспортних статутах та кодексах, правилах перевезень пасажирів, які діють на різних видах транспорту. Водночас, зважаючи на ту специфіку, що пасажирів відповідно до актів споживчого законодавства є споживачами транспортних послуг, та частина правовідносин, особливо яка стосується закріплення прав пасажирів, їх охорони, здійснення та захисту у разі необхідності, в частині, не «перекритій» актами транспортного законодавства, регулюється споживчим законодавством, що ускладнює забезпечення, здійснення та захист прав пасажирів і створює невиправдану конкуренцію норм цивільного, спеціального транспортного та споживчого законодавства.

В частині визначення елементів механізму правового регулювання попри розбіжності в їх визначенні, всі сходяться в одному: одним із основних елементів є правова норма. На переконання Р.Б. Шишки, саме вона визначає напрямки прояву «генетичного коду» цивільно-правового регулювання і напрямку впливу норм цивільного права (ст. 3 ЦК України); правове становище учасників правовідносин (Розділ II ЦК України); правовий режим об'єкта цивільних прав; параметри існування правовідношення у просторі, часі [653, с. 32].

М.Д. Пленюк звернула увагу на визначення, дане в юридичній літературі, що юридична норма є феноменом, який фіксує те, що повинно бути [361, с. 122]. Про те ж говорить і С.О. Погрібний, на переконання якого норма права є сферою «належного», яка має реалізуватися в сферу «сущого» [369, с.

35]. Ми ж говоримо про те, що в нормі права закріплюється ідеальна модель поведінки учасників правовідносин.

Щодо елементів механізму правового регулювання нам імпонує позиція С.О. Погрібного, який до них відніс: 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 [369, с. 49].

Але чи такою беззаперечною вже є дана позиція? Чи дійсно всі зазначені елементи відносяться саме до елементів механізму правового регулювання?

Так, В.М. Корельський такими елементами визначив: юридичні норми; нормативно-правові акти; акти офіційного тлумачення; юридичні факти; правовідносини; акти реалізації права; правозастосовні акти; правосвідомість; режим законності [602, с. 269]; Є.Б. Ручкін, - правосвідомість; принципи права; юридичні норми; інтерпретаційні та індивідуальні правові акти; правові відносини; заходи юридичного примусу і юридичної відповідальності; деякі інші правові явища [154, с. 219]. О.Ф. Скакун не визначила серед елементів юридичні факти [551, с. 526].

Як видно із запропонованих позицій науковців щодо складової механізму правового регулювання, фактично лише Погрібний С.О. запропонував елементи, які є стадіями правового регулювання. Зокрема, йдеться про здійснення прав та обов'язків та про захист порушених прав та інтересів особи.

Досить цікава позиція В.Л. Яроцького. Він розкрив динаміку цивільно-правового регулювання, в якій його механізм проявляється повно через стадії цивільно-правового регулювання: 1) юридичної регламентації суспільних відносин; 2) виникнення суб'єктивних прав і обов'язків; 3) реалізації суб'єктивних прав і виконання обов'язків; 4) застосування права [719, с. 18]. Доречі, і С.О. Погрібний визначив, принаймні, три стадії правового регулювання – нормотворчу, правореалізаційну та правозахисну (у випадку

порушення правової норми), результатом чого має бути досягнення мети правового регулювання [369, с. 35].

В.М. Корельський в свою чергу виділив три стадії: 1) стадію створення нормативної основи (стадія правотворчості); 2) стадію індивідуалізації і конкретизації прав і обов'язків (виникнення конкретного індивідуалізованого правовідношення зі своїм змістом) та 3) стадію реалізації, або втілення в життя прав та обов'язків суб'єктів конкретного правовідношення [602, с. 267-268]. Водночас, ним упущено стадію правозахисту.

Не викликає сумніву, що саме договір перевезення пасажирів є підставою виникнення правовідношення між перевізником і пасажиром, юридичним фактом і їх регулятором. Саме він переводить стадію «нормування» в стадію «індивідуалізації» прав і обов'язків.

В широкому розумінні підставами виникнення правовідносин, в тому числі з перевезення пасажирів є норми права та юридичні факти. У вузькому значенні – норми права є передумовами виникнення правовідносин, юридичні факти є безпосередніми чинниками (підставами) їх виникнення, що передбачено ст. 11 ЦК України [652, с. 42].

М.Д. Пленюк звернула увагу, що окремі дослідники приходять думки, що юридичні факти не є самостійним (окремим) елементом механізму правового регулювання, а лише підставою виникнення правовідносин, їх зміни та припинення, у зв'язку з чим забезпечують увесь цикл їх існування [361, с. 122].

Юридичний факт вона визнає «рушійною силою», яка «запускає» механізм правового регулювання та рухає його [542, с. 8].

Маємо позицію, що не сам юридичний факт «запускає» правовідношення (особливо коли йдеться про договір), оскільки він є лише умовою запуску дії правової норми, скільки юридичний акт, як дія, як прояв волі.

І.С. Лукасевич-Крутник, досліджуючи договірні відносини з надання транспортних послуг визначила, що до юридичних фактів відносяться дії та

події, які мають найбільше значення для призупинення чи припинення виконання договору (правовідношення з перевезення пасажирів) та звільнення порушника від цивільно-правової відповідальності за затримку чи скасування рейсу (форс-мажорні обставини) [255, с. 67-72]. Вона також виокремила правозмінюючі та правоприпиняючі юридичні факти та здійснила поділ останніх на ординарні (належне виконання договору) та екстраординарні (домовленість чи рішення суду про розірвання договору чи одностороння відмова від договору) (С.О. Погрібний [367, с. 50]). Водночас, нею упущено правопороджуючі юридичні факти (таким є укладання договору).

Суб'єктивні права та обов'язки виникають з факту укладання договору і здійснюються сторонами в договорі-правовідношенні.

В.І. Борисова визнала суб'єктивне право юридично визначеною мірою можливої поведінки управомоченої особи з метою задоволення її потреб (інтересів) [45, с. 12]. Натомість, О.О. Поротікова вважає суб'єктивне право сферою зовнішньої свободи особи, яка окреслена правовими нормами («теорія волі») [379, с. 13]. Щодо останнього Борисова В.І. висловила позицію щодо рівнозначності категорій «міра можливої поведінки» і «сфера зовнішньої свободи» [45, с. 12]. «Теорія волі» була піддана критиці на основі аргументів, що «об'єктивне право» не може обмежити волю, а може лише заборонити особі діяти.

Р.Й. Халфіна зробила висновок, що норма лише створює передумови для правомірної поведінки і обмежує можливість поведінки, яка протирічить інтересам суспільства чи контрагента [628, с. 206]. Солідаризуємося з її твердженням, що приписи норми – це ще не можливість, як і заборона не виключає неправомірної поведінки.

О.М. Родіонова взагалі зробила висновок про помилковість розуміння сутності «суб'єктивного права», оскільки можливості вчиняти власні дії не протистойть ніякий обов'язок інших осіб [495, с. 225]. Але ж відомо, що обов'язком може бути не лише вчинення окремих дій, але й утримання від них, в т.ч. від порушень.

С.О. Погрібний визначив, що суб'єктивні права та обов'язки є підґрунтям для їх фактичного змісту – поведінкових актів учасників цих відносин зі здійснення їх суб'єктивних цивільних прав та виконання юридичних обов'язків. На цій підставі він визнав поведінку учасників цивільних правовідносин з реалізації їх суб'єктивних прав та обов'язків четвертим елементом механізму цивільно-правового регулювання, порядок здійснення яких закріплено ст. ст. 12-14 ЦК України [369, с. 47].

Особливістю правовідносин з перевезення пасажирів є не лише визначення та закріплення його прав на стадії нормування та правостановлення, але й регламентація їх здійснення. Акт реалізації суб'єктивних прав і обов'язків має важливе значення в тому сенсі, що саме через їх здійснення відбувається досягнення мети договору, а відповідно, і договірної правовідносини. Адже здійснення суб'єктивного права пасажирів бути доставленим до пункту призначення, яке виникло з укладеного між ним і перевізником договору, можливе лише шляхом входження пасажирів до салону транспортного засобу і займання місця та перебування в ньому під час здійснення перевізником діяльності з перевезення (виконання обов'язку) та слідування його до пункту призначення.

В праксеологічному аспекті справа не в самих правах, а в можливості їх здійснення. Науковці доволі часто використовують категорію «реалізація» в контексті «здійснення» попри використання законодавцем в ст. 12 ЦК України терміну «здійснення» цивільних прав. Так, Н.О. Давидова взагалі зазначила, що поняття реалізації широке за своїм змістом і включає в себе елементи: здійснення, охорону та захист [307, с. 89].

З погляду на позиції О.Ф. Скакун та О.В. Зайчук, що поняття «реалізація права» охоплює кілька форм і способів впливу на поведінку суб'єктів права: додержання, виконання, використання та застосування [553, с. 424; 603, с. 451], вбачаємо, що йдеться саме про реалізацію приписів правової норми, а не здійснення суб'єктивного права. Про це говорить в своїй роботі і Р.О. Стефанчук [577, с. 144].

Відтак, обґрунтованим є застосування легального терміну «здійснення», проведеного в ст. 12 ЦК України щодо здійснення цивільних прав.

Частина 1 ст. 12 ЦК України закріпила, що особа здійснює свої цивільні права вільно, на власний розсуд. Цінність можливості здійснення суб'єктивного права визнала Н.І. Мірошнікова [290, с. 11].

Здійснення прав пасажиром за договором перевезення пасажирів є специфічним видом здійснення суб'єктивних цивільних прав, оскільки правовідносини з перевезення пасажирів є за своєю природою цивільно-правовими. Вони співвідносяться як загальне і окреме. Тому всі ті ознаки, які властиві здійсненню цивільних прав, притаманні і здійсненню пасажиром своїх прав за договором перевезення, що не виключає індивідуальних особливостей. Саме тому існують особливості прав пасажирів та їх здійснення, закріплені транспортними статутами та кодексами, а також правилами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту.

Особа може бути обмежена у виборі способів здійснення цивільних прав і виконання обов'язків. Ця остання ознака є однією з найвизначальніших в правовідносинах з перевезення пасажирів, адже порядок здійснення прав пасажиром регламентований транспортними статутами та кодексами, Правилами перевезення пасажирів різними видами транспорту. Серед них – і виконання законних вимог водія, капітана морського, річкового чи повітряного судна, начальника поїзда, оскільки, здебільшого, йдеться про питання безпеки перевезень пасажирів [662, с. 130-133].

Наведемо приклад. Автор влітку 2013 року просидів в салоні літака в аеропорту Тель-Авіва близько півтори години в очікуванні заправки літака. Виявилося, що на переконання авіатехніків та представника відповідної авіакомпанії якість палива була «підозрілою», що змусило їх вимагати заміни палива. Саме ця обставина потягнула за собою затримку рейсу.

Під час же заправки літака забороняється робота двигунів, внаслідок чого система кондиціонування салону не працювала. І це влітку, в умовах субтропічного клімату. Правила польотів не дозволяють пасажирам покидати

салон літака після посадки до нього без дозволу капітана повітряного судна. Тому право пасажирів на відмову від рейсу у випадку його тривалої затримки за таких обставин навряд чи може бути реалізованим.

З наведеного прикладу слідує, що існує нормативно встановлений порядок здійснення прав пасажирів, що зумовлює особливості динаміки договірних правовідносин, в тому числі здійснення права на відмову від договору внаслідок тривалої затримки рейсу.

В контексті концепту приватного права, який увібрав в себе ідею свободи, справедливим є закріплення можливості особи не здійснювати своє право, або, навіть, відмовитися від нього (ч. 3 ст. 12 ЦК України), але це право має бути чітко регламентоване щодо перевезень пасажирів.

Ст. 13 ЦК України встановлює існування меж здійснення цивільних прав, які визначаються договором або актами цивільного законодавства. Основним їх змістом є обов'язок утримуватися від дій, які могли б порушити права інших осіб, завдати шкоди довкіллю або культурній спадщині.

Є.О. Мічуріну належить вислів, що право, належне особі, не є безмежним і має межі свого здійснення [300, с. 166], що є протилежним свободі у здійсненні цивільних прав. При цьому обмеження охороняють право особи, оскільки перешкоджають порушенню цього права з боку інших осіб (завдяки обмеженню прав останніх); дозволяють уповноваженій особі протиставити це право правам інших осіб; є стримуючим елементом щодо уповноваженої особи через те, що її право також не є безмежним [301, с. 31].

І.В. Спасибо-Фатєєва звернула увагу, що межі здійснення цивільного права має дві складові – зміст та обсяг суб'єктивного права, де під змістом вона розуміє правомочності, а під обсягом конкретну поведінку, яка необхідна для реалізації цих правомочностей [662, с. 143]. Тому є причини. Так, наприклад, обмеження «обсягу» суб'єктивного права на повітряному транспорті палити в салоні повітряного судна зумовлене рядом причин: 1) вимогами Закону України «Про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення»

[424]); 2) недопустимістю вторгнення в сферу «приватності» інших осіб бути пасивним курцем; 3) вимогою авіаційної безпеки (п. 4 Розділу XIX Правил 2018 р.).

Наразі як на рівні доктрини [662, с. 143], так і на нормативному рівні визнається не лише конституційність меж здійснення цивільних прав (ст. 13 ЦК України), так і їх обмежень (крім тих, обмеження яких не допускається за жодних обставин – ст. 64 Конституції України). Частина 2 ст. 29 Загальної Декларації прав людини закріпила мету, заради якої кожна людина може піддаватися обмеженням при здійсненні своїх прав і свобод: забезпечення належного визнання і поваги прав і свобод інших та забезпечення справедливих вимог моралі, громадського порядку і загального добробуту в демократичному суспільстві. Важливим є закріплення в цій статті вимоги, що допускаються лише такі обмеження, які встановлені законом.

На законодавчому рівні визначення свободи було вперше зафіксоване в ст. 4 французької Декларації прав людини і громадянина 1789 року [741]. В ній йшлося, що свобода полягає у можливості робити все, що не шкодить іншим, а здійснення природних прав кожного обмежене лише тими межами, які забезпечують іншим членам суспільства можливість користуватися цими ж правами. Ці обмеження можуть бути визначені лише Законом.

Встановлення меж та обмежень суб'єктивних прав є результатом пошуку компромісу інтересів [550].

Загалом, обмеження є правовими інструментами впливу на поведінку особи поряд з зобов'язаннями, дозволами, заборонами та стимулами. «Обмеження», на відміну від «заборон», є «тоншим» юридичним інструментом, який може містити і прямі заборони, і дозволи. Загалом, обмеження не виключає правомочність особи, а лише визначає її межі чи можливість здійснення.

Така позиція підтримана І.О. Ільїним, на думку якого право забезпечує безперешкодне користування своїми правами лише шляхом обмеження свободи певними межами, гарантує свободу всередині цих меж [173, с. 83].

Н.С. Кузнєцова зазначила, що межа суб'єктивного права є встановленою мірою поведінки як можливість вільно діяти в межах, встановлених договором або правовими актами, які містять точну вказівку щодо дозволеної поведінки [237, с. 255].

Заслуговують на увагу доводи О.О. Кот, щодо відсутності чіткого розподілу між категоріями «обмеження права» та «обмеження здійснення права», оскільки законодавець в ст. 274 ЦК України говорить про можливість обмеження особистих немайнових прав, а в ч.4 ст. 313 ЦК України, – про можливість особи бути обмеженою у здійсненні права на пересування лише у випадках, встановлених законом [226, с. 131].

О.В. Левада в праці «Пільги та обмеження в праві: загальнотеоретична характеристика» правовими обмеженнями визнала стримуючі засоби, та вирізнила обмеження правомірні (правові) і протизаконні, які є перешкодами, гальмами (правопорушеннями) [248, с. 115]. На її переконання правові обмеження мають усі ознаки примусових заходів: проводяться незалежно від бажання й волевиявлення громадянина, можуть бути підкріплені примусовою силою.

Аналіз правовідносин з перевезення пасажирів дозволяє зробити висновки, що можуть мати місце як допустимі обмеження (наприклад, заборона відкривати двері транспортного засобу і виходити пасажиру з нього до повної зупинки транспортного засобу; відмова пасажиру, який перебуває в нетверезому стані і порушує громадський порядок в перевезенні; заборона перевезення небезпечних вибухових, легкозаймистих речовин, речей, з їдким запахом, чи здатних забруднити інших пасажирів і т.п.) так і недопустимі, – які полягають у незаконному фактичному обмеженні прав пасажира, що може виражатися в порушенні умов договору перевізником (відмова пасажиrowі у перевезенні, примусове «висаджування» пасажира (за умови його правомірної поведінки), тримання пасажирів в салоні транспортного засобу, тощо.

Втім наведені заборони Р.Б. Шишка визнає не обмеженням прав, а оперативними заходами. Проте, на наше переконання, одне не протирічить іншому, адже ці заходи полягають в обмеженні можливої поведінки особи.

Яка ж природа правових обмежень? О.В. Малько стверджує, що це стримування суб'єкта суспільних відносин від протизаконного діяння [269, с. 5]. Але ж, обмеження можуть мати і більш «тонкий» інструментарій – вони можуть бути спрямовані на забезпечення прав і свобод самої особи шляхом обмеження її ж прав. Так, п. 26 Глави 1 Розділу VIII (Перевезення деяких категорій пасажирів) Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу передбачають право перевізника не допустити пасажирів до перевезення за наявності медичних протипоказань.

Тобто, в наведеному випадку йдеться про правомірну та законну поведінку особи, а вжиття обмежень спрямоване на попередження порушення її прав, що не пов'язане з протиправністю. Інша справа, якщо особа хворіє на заразні форми небезпечних хвороб, що може загрожувати життю та здоров'ю інших осіб.

Таким чином, зазначене дозволяє зробити висновок, що правові обмеження суб'єктивних прав пасажирів полягають в зменшенні «об'єму прав» (можливості їх здійснення), що продиктовано як необхідністю забезпечення прав та інтересів інших осіб, зокрема, їх безпеки.

Заборона дій, здійснення певних суб'єктивних прав за договором не позбавляє особу цих правомочностей, а лише обмежує їх здійснення в конкретному правовідношенні. Приміром є заборона користування засобами мобільного зв'язку під час польоту, що зумовлено потребами безпеки.

Пасажир обмежується у можливості здійснення проїзду за відсутності квитка (окрім перевезень у міському та приміському сполученні). На повітряному транспорті це визнано підставою відмови пасажирові у перевезенні, причому, вважається, що пасажир відмовився від повітряного перевезення добровільною (п. 6 Розділу IX Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу). Вважаємо, що цю формулу слід використовувати і для

інших випадків відмови пасажирові у перевезенні, який порушує вимоги безпеки та правил перевезення (Розділ X Відмова у перевезенні) і застосувати її на інших видах транспорту.

Фактичне обмеження прав пасажирів можливе не лише внаслідок правопорушення, але й зловживання своїм правом з боку перевізника.

Свого часу М.М. Агарков, підтримуючи позицію французького цивіліста Планіоля, стверджував, що насправді здійснення права не може бути протиправним, а відтак, і зловживанням. Ті ж дії, які прийнято називати зловживанням, є діями за межами права [13, с. 427]. На погляд Н.С. Малєїна особа або ж діє в межах належного їй права, або порушує закон. І це вже не зловживання, а правопорушення [268, с. 160].

З.В. Ромовська вважає, що немає підстав для висновку про те, що особа, яка здійснює суб'єктивне право, може порушити інтереси інших осіб або суспільства в цілому. Відтак, те, що дозволене особі, завжди є правомірним [500, с. 113]. Того ж притримується і Д.О. Матанцев, що важко встановити та послідовно провести різницю між межею здійснення суб'єктивного права і межами самого права, що утруднює відмежування «зловживання правом» від типового правопорушення [278, с. 19].

Ми звернулися до ситуації, коли пасажир фактично обмежується у можливості здійснення свого права при тому, що з точки зору норми права (формально) ці дії не визнаються порушенням його прав. Наприклад, коли особа придбаває квиток на потяг через мобільний додаток, оплачує вартість квитка, натомість отримує право обміняти «бланк замовлення», який потребує обміну в касі залізничного вокзалу на квиток (причина: не всі вагони забезпечені сканерами), без якого особа не має право зайняти своє місце в вагоні в умовах, коли такий квиток придбавається за декілька хвилин до відходу потягу. Вважаємо, що це мало б бути визначено як неправомірне обмеження і усунуто нормативно.

Більшість з них не відносять захист прав осіб ані до елементів механізму правового регулювання, ані до його стадій. Проте, як вірно відмітив

С.О. Погрібний, захист є необхідною передумовою для досягнення зазначеної мети правового регулювання [369, с. 35]. Водночас, саме він зазначив, що охоронний механізм може (акцентуємо увагу – може) підключатися лише на етапі і за умови невідповідності фактичної поведінки осіб приписам правової норми з метою «вирівнювання» відхилення від регулятивної норми [369, с. 35].

Іншими словами, захист є факультативним елементом чи стадією, або субстадією, яка факультативно «може включатися» за умови відхилення сторонами від поведінки, запрограмованої в правовій нормі. Відтак вважаємо, що захист не є специфічним елементом механізму правового регулювання чи стадією правового регулювання. Він є окремим самостійним охоронним правовідношенням.

З цього виходимо, що хоч захист і є факультативним елементом механізму цивільно-правового регулювання (за С.О. Погрібним) чи окремою стадією правового регулювання (за О.Ф. Скакун), але, по суті, він є самостійним правовим інститутом, який містить свій механізм з властивими йому стадіями цивільно-правового регулювання.

Саме це надає підстави зробити висновок, що якщо перевезення пасажирів регулюються нормами регулятивного порядку, то правовідносини захисту забезпечені охоронними нормами в межах реалізації правоохоронного правовідношення.

Україна завжди розглядала вигідне географічне положення як фактор розвитку економіки. Тому, ще в 1997 році було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України № 821 від 04.08.1997 р. «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [409]. Подальшим логічним кроком стало прийняття Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.03.2004 р. [405], як формалізації обрання Україною євроінтеграційної спрямованості, а відтак, і політики.

З огляду на зазначене, є потреба не лише формування ефективного механізму правового регулювання відносин у сфері перевезень пасажирів, а механізму, максимально гармонізованого до законодавства ЄС. Враховуючи складність системи правового регулювання перевезень пасажирів, яка склалася наразі в ЄС, а саме: власним національним законодавством країн-членів ЄС, законодавством ЄС та міжнародним правом. Відтак, йдеться не про лише гармонізацію до Стандартів ЄС, але й до міжнародних правил. Тому завдання, по суті, має подвійний характер. Крім того, як в Україні, так і в країнах ЄС є вирішення питання щодо регулювання відносин з перевезення пасажирів цивільним, транспортним та споживчим законодавством.

Так, у Франції регулювання транспортних відносин здійснювалося за такою ж схемою, як і в Україні (мається на увазі «роздільне» регулювання на різних видах транспорту). Та в 2010 р. було прийнято єдиний Транспортний кодекс Франції (*Code des transports de France*). Він увібрав в себе положення чотирьох французьких кодексів: Авіаційного кодексу, Кодексу законів про плавання у внутрішніх водах і про річковий транспорт, Кодексу законів про пенсійне забезпечення французьких моряків комерційного флоту, рибальського флоту і моряків суден рекреаційного призначення і Кодексу законів про морські порти [308]. Очевидно, що можливість регулювання транспортних відносин єдиним транспортним кодексом є виправданою.

Проте, ТК Франції хоч і містить уніфіковані приписи щодо окремих видів транспорту, водночас, обмежується вирішенням адміністративних питань (реєстрація суб'єктів, надання дозволів, сертифікатів, ліцензій, допусків до експлуатації, забезпечення безпеки перевезень, питання контролю за ефективністю та безпечністю перевезень через контроль транспортних засобів та діяльності з його експлуатацією; вирішення поліцейських питань з розслідування випадків на транспорті, боротьба з тероризмом та наркоманією; діяльність громадського транспорту, спеціального транспорту, шкільного транспорту; соціальні питання; фінансування, дотації, субвенції; приватні автомобільні перевезення людей, функціонування таксі). Проте, договірні

відносини в цьому кодексі практично не врегульовано [733]. Коли ж йдеться про перевезення пасажирів автомобільним громадським транспортом, йдеться лише про допуск перевізників до перевезень і про державні та недержавні служби управління пасажирськими перевезеннями.

Чому так? Чому ТК Франції не містить положень, схожих на ті, які містяться, скажімо в Статуті автомобільного транспорту України та Правилах перевезень пасажирів? Виявляється, що транспортна політика Франції виходить з розуміння того, що сама транспортна система має бути врегульована на державному та муніципальному рівнях, оскільки це важливо для держави і громадян.

Загалом, у Франції діяльність громадського транспорту (державного та муніципального), завдяки Закону Макрона n°2015-990 du 6 août 2015 [159] була дозволена і приватним транспортним організаціям. Відносини перевізник-пасажир будуються не за схемою державного регулювання відносин через Правила пасажирських перевезень, а через ліцензійні чи контрактні вимоги, які ставляться до перевізників, де держава чи муніципалітет виступає замовником перевезень.

Варто зазначити, що права пасажирів не забезпечуються споживчим законодавством, зокрема, Споживчим кодексом Франції від 26.07.1993 р. [565], в якому основна увага приділяється безпеці, інформації та забороні зловживання слабкістю.

В Німеччині Закон «Про перевезення пасажирів» Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 21.03.1961 р. [772] в 2013 р. було змінено новим законом, ключовими моментами якого стало: можливість перевізника виключити або обмежити свою відповідальність перед пасажиром за майнову шкоду, якщо сума перевищує 1000 євро і не ґрунтується на умислі чи грубій необережності (§ 23); відповідність Регламенту ЄК 1370/2007 про обов'язкові правила для винагороду і фінансування послуг громадського пасажирського транспорту; дозвіл органам влади використовувати інструменти регулювання

для забезпечення транспортних послуг; до 01.01.2022 р. громадський транспорт повинен бути повністю доступним для людей з вадами.

Зазначений закон стосується наземних способів перевезення. Щодо повітряних перевезень діє Luftverkehrsgesetz 01.08.1922 р. (Закон про повітряні перевезення) [765].

В Іспанії діє Ley 16/1987, de 30 de julio, ordenación de transporte terrestre (Закон про координацію наземних перевезень) [760]. Фактично, структурно та змістовно він нагадує Закон Німеччини «Про перевезення пасажирів». Як і у Франції, Закон визначає процедуру «адміністрування», тобто, вибору державою чи муніципалітетом на тендерній основі (конкурс) перевізника, щодо якого держава чи муніципалітет виступає замовником перевезення.

Так, ст. 73 Закону (ordenación de transporte terrestre) закріплює положення, які мають бути визначені в контракті між замовником перевезення транспортом загального користування та перевізником: трафіки, маршрути, вимоги платоспроможності, тарифний режим, компенсації [760].

Водночас, що стосується нерегулярних перевезень, ст. 94 зазначеного Закону Королівства Іспанії закріплює, що «1. Виконання ліцензіатів або державних дозволів транспорту щодо надання дискреційного перевезення регулюються за принципом свободи договору» [760]. А відтак, «стримування» перевізників від зловживання правом відбувається на рівні конкурентного (антимонопольного) та споживчого законодавства.

Подібна ситуація і в Королівстві Бельгія. Так, можна навести наступні акти внутрішнього законодавства – Конституцію Королівства Бельгія, Цивільний кодекс від 21.03.1804 р. [661] зі змінами; Транспортне законодавство за видами транспорту. Наприклад, в сфері автомобільних перевезень діє Регламент, що визначає загальні умови, що стосуються регулярних послуг, тимчасових регулярних послуг, спеціалізованих служб та випадкових послуг від 20 вересня 1947 р. [779] та ін.

Регламентом встановлено порядок формування тарифів, пільги для окремих категорій громадян, використання проїзних квитків та карток, проїзд собак, які супроводжують сліпих (ст. 44 (3)^o bis), багажу і т.п. [779].

Загалом, в Королівстві Бельгія, загальний підхід до формування системи джерел транспортного права нагадує український, але має достатню кількість особливостей. Так, джерела диференційовано за видами перевезень та видами транспорту. Вони мають достатньо велику кількість імперативів, спрямованих на забезпечення стабільності перевезень, безпеки перевезень пасажирів, забезпечення прав пасажирів, в тому числі захисту у випадку порушення. При цьому права пасажирів не узгоджуються з правами споживачів, що створює колізії правозастосування та реалізації правового захисту пасажирів.

Закон про пасажирські перевезення автомобільним транспортом та реалізацію Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту і Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює загальні правила про умови для здійснення перевезень [763] регламентує адміністрування перевезень, надання дозволів та ліцензій на здійснення перевезення, контроль за відповідністю якості перевезень ліцензійним умовам, відповідальність за порушення ліцензійних умов. При цьому, ст. 21 Закону забороняє перевізнику здійснювати перевезення за ціною, яка є не виправдано низькою.

У випадку завдання шкоди пасажирові невиконанням чи неналежним виконанням договірних умов, захист прав останнього здійснюється на підставі цивільного та споживчого законодавства країни.

Аналіз законодавства Швейцарії взагалі здивував як розмаїттям нормативно-правових актів у сфері правового регулювання транспортної сфери загалом, так і відсутністю єдиних кодифікованих транспортних актів (Статутів, кодексів) щодо різних видів транспорту. Ми звернулися до законодавства Швейцарії і з'ясували, що наразі ЦК Швейцарії від 10.12.1907 р. [732], який закріпив, що зобов'язальний закон (в 1881 р. було видано Зобов'язальний кодекс) є частиною цивільного законодавства (Ст. 7 D Цивільного кодексу Швейцарії. Загальні положення закону зобов'язань) [732].

Сам же Зобов'язальний кодекс наразі не діє. Щоправда, є Федеральний закон, що доповнює Швейцарський Цивільний кодекс (П'ята книга: Закон про зобов'язання) від 30 березня 1911 р. (нами проаналізований статус станом на 1-е квітня 2019 року) [761]. Наші пошуки віднайти договір перевезення пасажирів не отримали бажаного результату і були марними.

Аналіз зазначеного Закону виявив, що наразі його Глава 16 (Titre seizième: Du contrat de transport) (зобов'язання з перевезення, – переклад авт.) містить лише положення, які стосуються перевезення вантажів, але не пасажирів. Щодо перевезення пасажирів в даному Законі (як і в самому Цивільному кодексі Швейцарії) : ст. 440 означеного закону закріпила, що правила про доручення застосовуються до договору перевезення, крім відхилень, які впливають з даної Глави [761].

Іншими словами, на відміну від національного законодавства, яке визнає договір перевезення самостійним видом договору, цивільне законодавство Швейцарії визнає його умовно самостійним (оскільки норми розміщено в окремій Главі 16, але розповсюджує на нього умови іншого договору – договору доручення). Такий підхід взагалі є дивним.

Водночас, привертає увагу Закон від 20 березня 2009 р. Про перевезення пасажирів (LTV) [789], який змістовно схожий на Закон ФРН «Про перевезення пасажирів» Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 21.03.1961 р. [772]) (на відміну від України, яка не має окремого закону «Про перевезення пасажирів»).

Серед інших, значиться Постанова Федеральної Ради Швейцарії «Про страхування транспортних засобів» (OAV) від 20 листопада 1959 р. [769], в якій закріплено, що страхування охоплюватиме права потерпілих як мінімум до 5 мільйонів франків на події за всі особисті та матеріальні збитки. Для автотранспортних засобів та автопоїздів, що перевозять пасажирів, мінімальне покриття для кожної події збільшується до 10 мільйонів франків, якщо транспортний засіб встановлено на 10-50 чоловік та 20 мільйонів франків,

якщо це більше 50 чоловік» (Ст. 3¹ Мінімальне страхування) [769]. Звертаємо увагу, що дана Постанова була прийнята ще в 1959 році!

Для порівняння, – у відповідності до Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті від 14.08.1996 р.[412] розмір страхових виплат на особу складає 6000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що рівне 102 тис. грн. (або 3833 Швейцарських франка), в той час як в Швейцарії цей розмір складає близько 200.000 швейцарських франків.

Швейцарські цивілісти, визнаючи, загалом існування договору перевезення стверджують, що ЦК Швейцарії договір перевезення відносить до договорів найму робіт. Не акцентуючи на цьому серйозної уваги, більшість стверджує, зокрема Sylvain Marchand, що ситуація як з самими джерелами транспортного права, так і сферами його впливу є досить складною і містить достатньо велику кількість прогалин і протиріч, особливо, якщо це стосується міжнародних перевезень. У зв'язку з цим виникає потреба в уніфікації норм транспортного законодавства Швейцарії до міжнародних норм [766, с. 38-39]. Серед проблем національного транспортного законодавства Швейцарії він називає застосування режиму «обмеженої відповідальності перевізника», що доречі, актуально і в Україні.

Цікавим є також твердження, що структура зобов'язального закону не дозволяє застосувати спільність договірної і деліктної режимів. За ЦК України у випадку порушення прав та інтересів пасажирів, перевізник може бути притягнутий до договірної відповідальності, а у випадку завдання шкоди життю здоров'ю, – на підставі інституту деліктної відповідальності.

Наступним питанням є встановлення співвідношення в країнах ЄС та ЄС транспортного та споживчого законодавства в частині забезпечення прав пасажирів.

Цікавим є досвід УК (Об'єднаного королівства), яке тривалий час, перебуваючи у складі ЄС (аж до Brexit), адаптувало своє законодавство до умов співіснування ЄС.

У Великобританії 1973 р. було прийнято Закон про справедливу торгівлю (Fair Trading Act (1973)) [746], який закріпив причинний зв'язок правового становища споживача з «вільною конкуренцією». Базовою категорією виступає «monopoly situation». Закон закріплює повноваження окремих державних органів вживати заходів у вигляді обмежувальної практики. Та вже в 1977 р. в Великобританії було прийнято Закон про несправедливі договірні умови (1977 р.). (Unfair Contract Terms Act, 1977) [796], яким унеможливлено уникнення від відповідальності. Йдеться про зловживання правом «сильною» стороною.

Нам імпонує позиція Н.А. Дурново, згідно якої зловживання має самостійний характер. Зловживання він бачить як юридично допустимі дії суб'єкта по здійсненню свого права в межах належного йому суб'єктивного права, яке порушує межі здійснення суб'єктивного права або таке, яке не порушує даних меж, але, водночас, є соціально шкідливим і суспільно осуджуваним і таким, яке завдає шкоди правам, свободам, інтересам інших учасників суспільних відносин [135, с. 9]. Аналіз діючого транспортного законодавства України дозволяє зробити висновок, що воно містить більше можливостей для перевізника, ані ж для пасажирів. Врівноваження правомочностей перевізника та пасажирів бачиться в нормах лише подекуди. Відтак, формально, у випадках, коли перевізником порушуються права, свободи чи інтереси пасажирів, але перевізник діє в межах наданих йому актами законодавства можливостей, не може йтися про протиправність його поведінки. За таких обставин йдеться про зловживання правом, щодо якого в ч. 3 ст. 13 ЦК України закріплено, що не допускаються дії особи, що вчиняються з наміром завдати шкоди іншій особі, а також зловживання правом в інших формах. Іншими словами, відповідно до приписів зазначеної статті ЦК України зловживання визнане також протиправною поведінкою, що є досить важливим для встановлення підстав цивільно-правової відповідальності і притягнення до неї порушника.

До 2015 року в Англії застосовувався дуалістичний підхід до регулювання перевезень, – застосуванню одночасно підлягало і споживче, і транспортне законодавство. В 2015 році було прийнято Consumer Rights Act (Закон про права споживачів) [738]. Є достатньо підстав для розповсюдження дії Consumer Rights Act на будь-які відносини, в т.ч. за участю пасажирів. Він містить достатню кількість новаторських положень, які є результатом надбання досвіду регулювання споживчих відносин у світі, ЄС та UK.

Згідно ст. 49 [738] інформація щодо виконавця та надаваної ним послуги є обов'язковою. Вона враховується споживачем при прийнятті будь-якого рішення про послугу після вступу в контракт.

Натомість, за споживчим законодавством України такі права у споживачів не передбачені. Так, влітку 2018 року на ринку міжнародних авіаперевезень склався дефіцит транспортних засобів. Туристам туроператора Join Up послуги з перевезення надавалися не авіакомпанією SkyUp Airlines, яка експлуатує Boeing 737-800 NG 2011 р., а McDonnell Douglas MD-82 1989 р. авіакомпанії Анда Ейр [475]. Формально, туроператор Join Up свої зобов'язання з доставки туристів «додому» виконав. Наскільки це було безпечно та комфортне – питання риторичне. Формально, – все в межах закону, адже повітряне судно хоч і застаріле, але сертифіковане і занесено до реєстру цивільних повітряних суден.

Consumer Rights Act не містить жодних обмежень його дії за сферами чи відсилань до іншого законодавства (приміром, транспортного).

Однак, нам в частині наслідків неналежного виконання договору про надання послуг не вдалося віднайти в ньому серед способів захисту прав та інтересів споживача відшкодування моральної шкоди. Втім, ми не виключаємо можливості її відшкодування в силу існуючих прецедентів Англії.

У Швеції було прийнято закон, який забороняє несумлінні договірні умови (Act on Contract Terms in Consumer Relations 1971 р.) [728]. У Німеччині, – закон, який регулював стандартні договірні умови – «Act concerning the Regulation of Standard Contract Terms» (09.12.1976 р., чинний з 01.04.1977 р.)

[783]. Назва цього акту німецькою мовою – Das Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetzbuch) [723]. Закон служив правовою основою захисту прав споживачів.

В окремих статтях науковців, особливо тих, хто переписує застарілі тексти, ще дотепер трапляються посилання на даний закон, попри те, що 01.01.2002 р. його було відмінено, а відповідні положення перенесено до BGB (Bürgerliche Gesetzbuch – Німецького Цивільного Уложення) на підставі Закону про модернізацію зобов'язального права. Фактично положення даного закону було перенесено до §§ 305-310 BGB [722].

В США з 1975 року діє федеральний Закон про прості договірні умови (Закон Магнусона — Мосса) [754, с. 90].

Dodd–Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act (2010) (Закон Додда-Френка Уолл-Стріт реформи і захисту прав споживачів) [743] був підписаний Президентом США Бараком Обамою 21 липня 2010 року. Законом передбачено створення Бюро по захисту прав споживачів (Sec. 1011), заборону несправедливих, оманних чи образливих дій чи практики (Sec. 1031), розкриття інформації (Sec. 1032), та, щонайважливіше, права споживачів на доступ до інформації (Sec. 1033) [743] і т.д.

В Австрії Закон про захист споживачів було прийнято в 1979 р. (8. März 1979, Konsumentenschutzgesetz – KSchG) [757]. Уважний аналіз зазначеного федерального закону (станом на 29.05.2019 р.) свідчить, зокрема, що ряд його положень стосується загальних інформаційних зобов'язань підприємця, не застосовуються до контрактів з перевезення осіб (§ 5a (2) п. 13). Іншими словами, охорона і захист прав споживачів транспортних послуг (пасажирів) регулюється цивільним та транспортним законодавством [757].

Це дозволяє зробити висновок, що кожній країні властиві свої індивідуальні особливості, притаманні їй в силу фактичних існуючих правовідносин. Тому в той чи інший спосіб, але загальний регулятивний вплив спрямований саме на вирішення «проблемних» питань (негативне регулювання), аніж на моделювання ідеальної моделі правовідносин

(позитивне регулювання). Інструментарій правового регулювання самих відносин залишається стандартним – дозволи, заборони, обмеження.

Аналіз споживчого та транспортного законодавства Європейських країн свідчить про використання, принаймні, 3-х моделей їх співвідношення: 1) домінанти споживчого законодавства (транспортне законодавство діє в тій частині, в якій воно не суперечить споживчому законодавству) – Англія (UK); 2) домінанти транспортного законодавства (на перевезення пасажирів споживче законодавство не розповсюджується) – Австрія; 3) змішана модель (застосування і споживчого, і транспортного законодавства. Як правило, споживче законодавство використовується щодо питань, не врегульованих транспортним законодавством), – Україна, Бельгія, Німеччина, Франція, Іспанія.

З іншого боку, можна стверджувати, що попри намагання ЄС уніфікувати законодавство в різних сферах, тим не менше, більшість країн, імплементуючи окремі вимоги Директив та Регламентів ЄС в національне законодавство, зберігають національну ідентичність, самостійно вирішуючи більшість питань в сфері захисту прав пасажирів, віддаючи перевагу чи то споживчому, чи то транспортному законодавству.

Варто також зазначити, що українське національне законодавство в сфері правового регулювання перевезень пасажирів на рівні Правил перевезень пасажирів відповідним видом транспорту виглядає ефективніше. Але реальний стан речей (системність порушення прав пасажирів), нажаль, свідчить про зворотне. Очевидно, притаманний європейським країнам механізм правового регулювання (спосіб, в який країни-учасники ЄС, дотримуючись відповідного законодавства ЄС, орієнтованого на формування «єдиного ринку») є більш ефективним, адже антимонопольне та конкурентне, споживче та транспортне законодавство загалом, досягають своєї регулятивної мети, – захищеності прав пасажирів, високого рівня комфорту їх доставки, якості обслуговування та безпеки.

Виявляється, що основна проблема криється не стільки в можливості застосування тих чи інших засобів цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів при перевезеннях різними видами транспорту, скільки в ефективності механізму правового регулювання самих відносин (рівня правової охорони).

В ЄС окремі акти стосуються і суто «споживчих відносин». Серед них, зокрема, можна назвати Директиву 93/13/ЄЕС від 5 квітня 1993 р. «Щодо несправедливих умов споживчих договорів», Директиву 97/7/ЄС від 20 травня 1997 р. «Про захист прав споживачів в дистанційних контрактах», Директиву 97/55/ЄС від 6 жовтня 1997 р. «Про внесення змін до Директиви 84/450/ЄЕС щодо недобросовісної реклами з метою усунення порівняльної реклами» [347].

До спеціалізованих актів, які регулюють сферу пасажирських перевезень і діяльності транспорту загалом, відносяться наступні (але не виключно): Директива Ради Європейських співтовариств (ЄС) № 684/92 від 16 березня 1992 про єдині умови перевезення пасажирів автобусами у міжнародному сполученні [739]; Директива Ради 98/18/ЄЕС від 17 березня 1998 р. «Щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден» та ін.

Найвидатнішими з них можна визнати Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» та Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. «Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004», оскільки вони не лише закріпили загальні положення щодо прав пасажирів (і окремі нові права пасажирів, про які раніше не йшлося, зокрема, право на мобільність, на доступність, на сприяння у перевезенні, на допомогу, на захист, бути почутим і т.д.) при перевезенні їх конкретними видами транспорту, але й конкретизували їх зміст, деталізували особливості їх здійснення, вирішили питання забезпечення здійснення та захисту прав та інтересів пасажирів. Визначальним стало закріплення сум компенсацій пасажирам за окремі види порушень, що властиво правовому регулюванню перевезень пасажирів

повітряним транспортом. Зважаючи на значний пасажиропотік, попри перший негатив щодо того, що відшкодуванню підлягатимуть збитки не в повному розмірі, а в межах сум компенсацій, що протирічить загальній концепції повної цивільно-правової відповідальності, однак, доказування факту завдання шкоди, включаючи моральної, визначення їх розміру – то є складний тривалий судовий процес, що не на користь захисту прав пасажирів. Концепція «наперед узгоджених збитків» є свого роду фікцією, але зручною і ефективною для вирішення завдання захисту прав пасажирів.

Перш за все, цінним є визнання пасажирів *вразливою стороною договору перевезення*, що обґрунтовує застосування додаткових засобів забезпечення його прав (серед яких – безпека, поінформованість, зручність, сприяння у здійсненні перевезення). Позитивним у зазначених Регламентах є закріплення прав та формування механізму їх забезпечення, – чого варто лише вирішення питань підготовки водіїв для надання фахової медичної допомоги.

Імплементація цих актів в національне законодавство, – вимога часу і потреба у забезпеченні прав споживачів-пасажирів, оскільки людиноцентристський підхід вимагає кропіткого, поважного, ввічливого, турботливого ставлення до особи (причому, на першому місці є, безперечно, безпека особи).

Варто додати, що зазначені акти визнаються в ЄС вторинними джерелами права ЄС (похідними від установчих актів, які лягли в основу створення ЄС – *Acquis communautaire*). Загалом, структура норм правового регулювання відносин з перевезень пасажирів в ЄС складає тріаду: міжнародні акти – право ЄС – національне законодавство.

Що стосується національного законодавства країн ЄС, до об'єднання яких інтегрується Україна, варто враховувати наявні полярні тенденції – до уніфікації норм внаслідок глобалізації, яка зумовлює трансформацію правових систем окремих країн та до «націоналізації» позитивного регулювання відповідних процесів в країнах Європи.

Таким чином, особливостями механізму правового регулювання перевезень пасажирів є: архаїчності норм транспортного законодавства на більшості видів транспорту; відсутності орієнтації на людину, її потреби та безпеку; обмеженості прав пасажира 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; що рівень забезпечення прав пасажирів не відповідає їх потребам; декларативності положень актів транспортного законодавства; вибірковість орієнтації на підходи, закріплені в споживчому та транспортному законодавстві ЄС та міжнародних нормах; непослідовності політики забезпечення мобільності та недискримінації; фрагментарності прямих приписів та заборон; виведення зі сфери правового регулювання перевезень пасажирів гужовим, вело-, мото-, індивідуальним електро- та деякими іншими видами транспорту; фрагментарності та відсутності єдиного підходу на різних видах транспорту у визначенні підстав, умов, критеріїв та допустимих меж застосування законних обмежень прав пасажира; декларативності забезпечення прав пасажирів з обмеженими можливостями; відсутності 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; низької ефективності механізму захисту прав пасажира.

В ЄС було визнано специфіку правовідносин у сфері перевезень пасажирів, їх особливість, а відтак, потребу забезпечення прав пасажирів як споживачів транспортних послуг не на рівні споживчого законодавства, а шляхом правової регламентації відносин та забезпечення прав пасажирів

транспортним законодавством. Загалом, такий підхід для України є традиційним. Водночас, рівень правової регламентації і забезпечення прав пасажирів не відповідає сучасним тенденціям, досягненням цивілізації з питань безпеки, якості, допомоги, сприяння, недискримінації, гарантованості прав.

3.2. Позитивне та договірне регулювання перевезення пасажирів

Як зазначив В.Л. Яроцький, основна специфіка механізму цивільно-правового регулювання полягає у використанні для забезпечення його перманентного регулятивного впливу на приватноправову сферу положень двох регулятивних рівнів – нормативного і піднормативного (договірного) [719, с. 22].

Нормативний рівень визначений: а) нормами міжнародного права; б) нормами національного законодавства: нормами Конституції України, як основи цивільного законодавства України (п. 1 ст. 4 ЦК України), а також основного (ЦК України) та інших актів цивільного законодавства України, поточних законів (п. 2 ст. 4 ЦК України), підзаконних актів (підпункти 3, 4, 5 ст. 4 ЦК України). Притому, національне законодавство має відповідати міжнародному, а через потреби євроінтеграції – і законодавству ЄС.

Найважливішим джерелом національного правового регулювання відносин з перевезення пасажирів є Конституція України [219], яка містить концептуальні положення, які стосуються основоположних принципів існування української держави, функціонування органів державної влади, внутрішньої та зовнішньої політики України, питання економічної системи країни, прав громадян, особливості їх здійснення і захисту. Важливим є пріоритет права (ст. 8 Конституції України).

ЦК України та ГК України мають пріоритетне значення у сфері регулювання цивільних та господарських відносин, зокрема щодо здійснення підприємницької та господарської діяльності з перевезення пасажирів. Так, ЦК

України 2003 року у главі 64 передбачив договори, які регулюють відносини з перевезення вантажів, пасажирів і багажу, перевезення транспортом загального користування. Тож, ЦК України визначив лише загальні умови перевезення, а деталізацію відніс до спеціальної нормотворчості.

Специфікою правового регулювання перевезень пасажирів є те, що воно забезпечене, в основному, нормативно-правовими актами. Окрім загальних актів цивільного законодавства, нормативно-правове регулювання перевезень пасажирів забезпечене актами транспортного законодавства, як про те зазначено в ч. 2 ст. 908 ЦК України [665]. Проте, як зазначила І.В. Булгакова, джерелом транспортного права є транспортне законодавство, що містить як нові нормативно-правові акти, прийняті за часів незалежності України, так і морально застарілі акти часів СРСР [55, с. 23]. Загальним є Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [460]. Щодо перевезення пасажирів:

- автомобільним транспортом: Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. [386], Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР 27.06.1969 р. [454], Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. №176 [417];

- залізничним транспортом: Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. [407], Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. [420], Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196 [418];

- повітряним транспортом: Повітряний Кодекс України від 19.05.2011р. [366], Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26.11. 2018 р. № 1239. [7];

- морським транспортом: Кодекс торгівельного мореплавства, затверджений Верховною Радою України 09.12.1994р. [204];

- річковим транспортом: Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15.10.1955 р. [574];
- міським електричним транспортом: Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р. [431], Правила надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: Постанова КМУ від 23.12.2004 р. № 1735. [416]. Ст. 6 Закону закріпила, що права та обов'язки пасажирів визначаються Правилами користування міським електричним транспортом, проте, вони їх не містять.

Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті», чим нормативно забезпечено право пасажирів на захист порушеного права шляхом відшкодування збитків [412].

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.

Цей перелік нормативно-правових актів не є виключним. Він свідчить про регулювання перевезень різними видами транспорту окремими актами спеціалізованого законодавства.

Та чи виправданий такий підхід роздільного правового регулювання перевезень пасажирів на різних видах транспорту?

Відповідь є неоднозначною. З одного боку, цей підхід є традиційним для перевезень пасажирів на пострадянському просторі, що зумовлено специфікою організації та діяльності різних видів транспорту, який було відомчо розподілено і підпорядковано різним міністерствам. Оскільки правове регулювання мало відомчий командно-адміністративний характер, то роль цивільного права в правовому регулюванні цих відносин була настільки малою, що вченим-цивілістам доводилося доводити цивільно-правову природу цих відносин.

Так, автори рецензії праці М.А. Тарасова критикували позицію, що план перевезень створює самостійне адміністративно-правове зобов'язання [595, с. 68]. Основний аргумент: в юридичній науці під зобов'язанням завжди розуміється цивільне правовідношення [478, с. 136].

Тим не менше, роздільне регулювання перевезень на різних видах транспорту зумовлене і особливостями його транспортно-технологічного функціонування, на що звертав увагу О.Н. Садіков [86, с. 369-370]. Така аргументація прийнята і Н.С. Ковалевською та нами [202, с. 305].

І.В. Булгакова та О.В. Клепікова, опираючись на положення ст. 908 ЦК України (Глава 64 Перевезення) визнали доцільність спеціалізованого правового регулювання транспортної діяльності, проте, не аргументували цього [55, с. 24].

На значення ЦК в регулюванні транспортних відносин як визначального та консолідуючого, оскільки він закріпив єдині підвалини приватно-правового регулювання цивільних відносин звернули увагу В.В. Вітрянський [75, с. 228] та Г.П. Савичев [507, с. 46]. Власне, як вбачається, тут протистоїть планова конструкція договірних зобов'язань та споживча, де план підмінено маркетингом, а перевезення пасажирів організовується залежно від потреб, основних пасажиропотоків, стану транспортної інфраструктури. Такий підхід наводить на ідею індивідуального регулювання перевезень пасажирів. Це надає можливість варіативності підходів до перевезень, зокрема, щодо пільг, цін, маршрутів, тощо.

Критиці піддаємо упущення законодавця щодо забезпечення прав пасажирів при перевезенні їх гужовим, мото-, вело-, транспортом, які здійснюються суб'єктом підприємницької діяльності та при здійсненні перевезень на безоплатній основі через відсутність правового регулювання таких відносин.

Гарантії прав пасажирів перевезення зазначеними видами транспорту пропонуємо закріпити в Законі України «Про перевезення пасажирів», проект якого запропоновано нами.

Питання співвідношення цивільного, транспортного законодавства та законодавства у сфері захисту прав пасажирів як споживачів транспортних послуг виникло не зненацька. Воно є лише наслідком закономірного явища та процесів глобалізації та універсалізації норм.

Як зазначалося вище, діяльність транспорту має свої особливості, викликані як специфікою технологічного використання різних видів транспорту, зумовленими його технічними характеристиками та можливостями, так і традиціями транспортного законодавства, для якого тривалий час було закономірним протекціонізм діяльності соціалістичних транспортних організацій.

Час змінюється. ЦК України 2003 р. закріпив регулювання цивільних відносин на приватно-правових засадах. Проте, наразі вже почалася розробка його нової європеїзованої версії.

Водночас, в сфері перевезень пасажирів, окрім того, що правове регулювання здійснюється національним цивільним, споживчим та транспортним законодавством, до їх дії додаються міжнародні договори у випадку здійснення міжнародних перевезень пасажирів.

Ця обставина має свої особливості. Згідно положень ст. 9 Конституції України, як норми прямої дії. чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України [219]. Стаття 19 Закону України «Про міжнародні договори України» [429] конкретизувала, що у випадку, якщо міжнародним договором, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, застосовуються правила міжнародного договору.

В умовах обрання Україною шляху євроінтеграції, має змінюватися і механізм правового регулювання перевезень пасажирів (мається на увазі не зміна елементів цього механізму, а їх змістовне наповнення) в напрямку адаптації до законодавства ЄС. Це було закріплено в Законі України «Про

Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.03.2004 р. [405].

Враховуючи, що в міжнародному праві значна увага приділена регулюванню міжнародних перевезень, у зв'язку з чим прийнята велика кількість міжнародних актів, виник дуалізм правового регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту у внутрішньому чи в міжнародному сполученні. М.М. Остроумов звернув увагу, що велика кількість міжнародних угод та конвенцій не виключає застосування внутрішнього права країн. Насамперед, транспортні конвенції не торкаються транспортних операцій, залишаючи їх у сфері внутрішньодержавного регулювання [345, с. 21-22]. Водночас, відкритим залишається питання застосування правопорядку однієї із країн, яка не є учасником відповідної міжнародної транспортної угоди чи конвенції.

Пункт 9 ч. 1 ст. 44 Закону України «Про міжнародне приватне право» [428] визначає, що у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, що підлягає застосуванню до цього договору, застосовується право відповідно до частин 2 і 3 ст. 32 цього Закону, при цьому стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є перевізник – за договором перевезення. Іншими словами, чинне національне законодавство відсилає до правопорядку (внутрішнього законодавства) країни-перевізника, що не досить виважене: 1) пасажир звик до внутрішнього законодавства своєї країни та особливостей його застосування; 2) є потреба з ознайомленням зі значною кількістю актів різних країн (при тому, що вони змістовно співпадають); 3) ігнорується пасажир як людина та носій права; 4) такий підхід лише на користь перевізника.

Розмаїття нормативно-правових актів, включаючи спеціальне споживче та транспортне законодавство, породжують мозаїку, але не суцільну картину механізму правового регулювання перевезень пасажирів, який би, з одного боку, враховував особливості технологічних особливостей функціонування

тих чи інших видів транспорту, а з іншого, – потреби пасажирів у їх реалізації права на свободу пересування як споживачів транспортних послуг.

Здавалося б, що сучасне цивільне право, завдяки спрямованості на гармонізацію з правом ЄС, наближається до досягнення такої мети, однак, цей рух не можна визнати системним та послідовним, оскільки і в ЄС, і в світі взагалі не рівнозначно врегульованими наразі є сфери міжнародних повітряних, дорожніх, залізничних, морських та річкових перевезень.

Наразі ступінь уніфікації норм в даних сферах не є однаковою. Та й ідейно вони відповідають своїй історичній епосі. Так, щодо міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом діє Женевська конвенція СЕК ООН про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (Convention on the Contract for the International Carriage of Passangers and Luggage by Road — CVR) (01.03.1973 р.), яка була змінена Женевським протоколом 1978 р. та Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу країн СНД від 9 жовтня 1997 р. [212].

Щодо повітряних перевезень пасажирів і багажу приймалися Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (1929) [214] та угоди, які її доповнюють: Гаазький протокол (1955) (невід'ємна частина Варшавської конвенції), Гватемальський протокол про внесення змін до Варшавської конвенції (1971), Гвадалахарська конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (1961), Монреальські протоколи (1975), Монреальська тимчасова угода авіакомпаній (1966), Мальтійська тимчасова угода авіакомпаній (1974).

У 1999 р. в рамках ІКАО була прийнята Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [305]. Вона також застосовується для регулювання міжнародних перевезень пасажирів, багажу або вантажу, які здійснюються за винагороду за допомогою повітряного судна.

Щодо морських перевезень пасажирів, останні регулюються Брюссельською конвенцією про уніфікацію деяких правил перевезення

пасажирів морем (1961 р.), дія якої обмежена виключно міжнародними перевезеннями пасажирів.

Пізніше, було укладено Конвенцію про перевезення морем пасажирів та їх багажу (Афіни, 13 грудня 1974 р., та Протокол 1976 р. до неї). Законом України від 15 липня 1994 р. № 115/94-ВР Україна приєдналася до Конвенції та Протоколу. Конвенція набула чинності 28 квітня 1987 р., а для України — 9 лютого 1995 р.[32].

Афінська конвенція запозичила багато норм Брюссельської конвенції, в тому числі відповідальність перевізника за шкоду, принцип презумпції вини перевізника, встановлення меж його відповідальності та звільнення від відповідальності у разі винної поведінки пасажирів. Протокол 2002 р. збільшив межі відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю пасажирів, — перевізник відповідає у сумі до 250 тис. СДР щодо кожного випадку заподіяння шкоди.

Щодо сфери міжнародних перевезень пасажирів та багажу залізницею, — діє Конвенція, що стосується міжнародних залізничних перевезень (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires — COTIF), укладена 9 травня 1980 р. у Берні [213].

Конвенція (КОТІФ) діє для України на підставі Закону України «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» від 5 червня 2003 р. № 943-IV із застереженнями.

Щодо перевезень пасажирів та багажу внутрішнім водним транспортом діє Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів і багажу внутрішніми водними шляхами (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterways — CVN), укладена у Женеві 6 лютого 1976 р.[211]. Дана конвенція діє лише у випадку перевезень внутрішніми водними шляхами не менше двох країн, і місце посадки або місце висадки, або і перше і друге, знаходяться на території однієї з Договірних країн. Тож при перевезеннях пасажирів між пунктами відправлення та прибуття в межах однієї країни діє національне законодавство країни.

Як зазначив А.О. Мінченко [299, с. 26], посилаючись на працю В.Г. Баукіна [36, с. 78], загальні положення про перевезення пасажирів визначаються ЦК України 2003 р., який є основним джерелом правового регулювання діяльності транспорту, оскільки він містить принципові основи приватного права і конкретизує їх стосовно підприємницьких відносин у цілому і транспортних відносин, зокрема. Саме ЦК України містить засади приватно-правового регулювання цивільних відносин, якими є і відносини з перевезення пасажирів. Як зазначила Н.С. Кузнєцова, він є океаном, який рівнем води врівноважує великі течії, а рівень його правової догматики складає вимір для усього інформаційно-правового простору; великий, місцями засмічений, але такий, що очищується за умови належної державно-правової політики [243, с. 7].

В світі відбуваються глобалізаційні процеси, що вимагає від ЦК України та позитивного права у сфері регулювання відносин з перевезення пасажирів тих же підходів, які застосовані в ЄС. Є.О. Харитонов та О. Харитонova зазначили, що наразі має йтися про взаємодію правових систем та про наступність права – вплив однієї системи на іншу. При цьому варто звертати увагу на цивілізаційний підхід, суть якого полягає у визнанні вирішальної долі розвитку цивілізацій (світових та локальних) [630, с. 280].

Тож не дарма проф. А.С. Довгерт та Н.С. Кузнєцова наполягають, що незважаючи на правки, внесені в ЦК України протягом десяти років, настав час створення спеціальної урядової комісії з системного оновлення Кодексу з огляду на сучасність у всіх її проявах [241, с. 65], при тому, що кодекс не пережив його розробників.

В своєму дослідженні Л.Г. Удовика визначила, що процес впливу глобалізації на право в найбільш широкому, загальнотеоретичному й методологічному рівнях може мати радикальний та фундаментальний характер [619, с. 30; 620]. Та попри захоплення дослідниці щодо очікуваного тріумфу глобалізації, наразі має місце двояка тенденція, яка виражається, з одного боку, у створенні та впровадженні регіональних, міждержавних,

міжнародних норм, а з іншого боку – небажанням окремих країн Європи відмовлятися від власного суверенітету щодо національного позитивного регулювання цивільних відносин, в тому числі й щодо питань перевезення пасажирів. Яскраве тому свідчення – Brexit.

Тож наразі можна взагалі говорити про тріаду у регулюванні перевезень пасажирів в країнах Європи – через власне національне законодавство країн-членів ЄС, через законодавство ЄС та міжнародне право. Це щодо імперативів, які в той чи інший спосіб обмежують свободу сторін у договорі перевезення, а з іншого боку, містять умови, які є необхідними для даного виду договорів в силу закону.

Національне споживче законодавство було призване усунути недоліки чинного механізму захисту прав споживачів, однак його роль в сфері правового регулювання перевезень пасажирів (а відповідно і захисту прав пасажирів) виявилася мінімальною.

Окремі зміни до законодавства, прийняття нової редакції Закону України «Про захист прав споживачів» [423], не вплинули на споживчий ринок і суттєво не знизили рівень порушення прав споживачів. Це актуалізовано необхідність наближення законодавства України до стандартів ЄС в умовах євроінтеграційних процесів, що вимагає їх наукового осмислення.

Зважаючи на європейський підхід пріоритетності попередження порушення прав споживача над захистом його порушених прав, який має прояв у створенні саме ефективного охоронного механізму, виникає питання щодо доцільності реформування національного законодавства саме у такому напрямку. Як визначено в ч.3 ст. 42 Конституції України, забезпечення належного рівня уваги до інтересів споживачів, а також здійснення захисту прав споживачів є обов'язком держави.

Так склалося історично, що споживачі у відносинах із постачальниками та виконавцями є слабкою стороною, права якої порушуються часто, відкрито і безкарно. При цьому відповідальність «сильної сторони» – виконавців, надавачів послуг, значно менша за відповідальність споживачів. Отже,

склалась ситуація, яка є неможливою в розвинутих правових державах – а саме наявність двох різних визначень відповідальності та ступеню відповідальності для виробників товарів, надавачів послуг, виконавців робіт та їх споживачів.

Визнаємо, що за своєю природою відносини, учасники яких потребують захисту засобами споживчого права, є цивільно-правовими. Такої позиції тримається і Є.О. Суханов [101, с. 25]. Наявність імперативів транспортного та споживчого законодавства не усуває дії диспозитивного методу регулювання, оскільки, про це свідчить зміст ст. 6 ЦК України, яка допускає вибір між імперативом, яким забезпечує «мінімум» прав та інтересів споживача, порушення якого неможливе в силу наявності зазначеного імперативу, або вибору моделі поведінки, який підвищує рівень забезпечення прав, свобод та інтересів споживачів (пасажирів). Іншими словами, в договорі перевезення сторони, наприклад, можуть встановити розмір компенсацій перевізником, сплачуваних пасажирові у випадку затримки рейсу, але не нижчий, ніж закріплено нормативно.

Визнаємо, що до основних функцій права віднесено не лише регулювання відносин, але й охорона прав та інтересів, забезпечення їх здійснення та забезпечення можливості захисту прав постраждалої від порушення особи. Міри захисту вже порушеного права мають виконувати, як правило, компенсаторну функцію цивільного права, що передбачено главою 3 ЦК України. Так, дійсно, ст. 15 ЦК України закріплює, що кожна особа має право на захист свого цивільного права у разі його порушення, невизнання або оспорювання. Венедиктова І.В. довела, що кожна особа має право і на захист свого інтересу, який не суперечить загальним засадам цивільного законодавства [69, с. 43].

У сфері споживчих правовідносин взагалі, і перевезень пасажирів, зокрема, є свої особливості захисту прав постраждалої внаслідок порушення особи: по-перше, лише охоронюване право може бути захищеним; по-друге, проблемним є доказування факту завдання шкоди, встановлення вини особи, яка її завдала споживачеві; по-третє, споживач, апріорі, є слабкою стороною

відповідного споживчого договору, який є, здебільшого, публічним договором про приєднання, що породжує «нав'язування умов» сильною стороною-підприємцем, який, до того ж, часто намагається зняти з себе тягар несення цивільно-правової відповідальності, чи мінімізувати її; по-четверте, цивільне законодавство самотійно, поза межами дії споживчого права, не спроможне протидіяти масиву порушень прав споживачів; по-п'яте, функцію «усунення» нерівності сторін за споживчими договорами мають забезпечити імперативні норми. Це пояснюється і тим, що споживачі (в т.ч. і пасажирів) не спроможні самотужки оцінити безпеку та якість послуг до моменту їх надання, та хоча б якось вплинути на їх надавачів; по-шосте, євроінтеграційні процеси посилили необхідність вирішення проблемних питань охорони та захисту прав споживачів, оскільки ЄС напроцювала масив регулятивних заходів у сфері правової охорони та захисту прав споживачів, що однак, не виключає можливості посилення у порівнянні з заходами, передбаченими в праві ЄС, національних заходів. До речі, право ЄС не забороняє цього для країн-учасниць ЄС. При тому незмінним залишається правило щодо заборони дискримінації іноземних виробників робіт, товарів та послуг у порівнянні з національними; по-сьоме, основною метою регулювання відносин у сфері захисту прав споживачів має бути попередження порушень, які призводять до необхідності захисту прав споживачів; по-восьме, діяльність державних контрольних органів у сфері захисту прав споживачів не має бути державним каральним органом в конкурентній боротьбі суб'єктів господарювання; по-дев'яте, різні сфери можуть мати різне регулятивне навантаження (у зв'язку з цим сфера перевезень пасажирів регулюється транспортним законодавством, яке повинне забезпечувати охорону, здійснення і захист прав пасажирів в особливих умовах діяльності суб'єкта підприємницької діяльності, який надає послуги з перевезення, що пов'язане з експлуатацією транспортних засобів, діяльність, пов'язана з якими визнається джерелом підвищеної безпеки (ст. 1187 ЦК України)).

Важливим фактором, який здатен виконати таку забезпечувальну функцію охорони, здійснення та захисту прав пасажирів, є формування сучасної транспортної системи, вимоги до якої визначила О. Клепікова. Вона має бути: клієнтоорієнтованою, інтегрованою, інтернаціональною, інтермодальною, надійною, інтелектуальною, інноваційною, екологоорієнтованою [200, с. 52].

Цивільне законодавство, зокрема, ЦК України містить загальні положення, які стосуються правового становища учасників зобов'язальних, договірних правовідносин, особливості здійснення суб'єктивних цивільних прав та їх захисту. Конкретизувати їх у сфері здійснення права особи на свободу пересування шляхом споживання транспортної послуги, надаваної перевізником на підставі договору перевезення пасажирів повинне транспортне право (законодавство). Проте, наразі воно не орієнтоване на задоволення потреб пасажирів в процесі користування транспортними послугами, які витікають з правового статусу особи, включаючи її право на гідність, на приватність, на безпеку і т.п.

Споживче право, не регулюючи усієї процедури надання транспортної послуги перевізником пасажирів, водночас, надає специфічних «споживчих» прав споживачам, незалежно від сфери їх застосування, додаткових гарантій здійснення суб'єктивних прав та захисту прав (щодо тих обставин, які не врегульовані спеціальним транспортним законодавством).

Висловлене узгоджується з позицією Верховного Суду України, який в судовій практиці з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів від 01.02.2013 року зазначив, що окремі види відносин з участю споживачів регулюються й спеціальними законами України (наприклад, страхування, перевезення, фінансові послуги, житлово-комунальні послуги тощо), а Закон № 1023-XII (Закон України «Про захист прав споживачів») застосовується в частині, не врегульованій спеціальним законом [583].

В ЄС закріплено права пасажирів як споживачів транспортної послуги з наступною диференціацією цих прав за видом транспорту. Так, серед

основних «споживчих транспортних прав» пасажирів в рамках законодавства ЄС закріплено права: на недискримінацію у доступі до перевезень; на мобільність (забезпечення доступності перевезень для людей з вадами та особливими потребами); на інформацію (на етапах до укладання договору перевезення, про хід виконання договору, у випадках транспортних збоїв (відхилення від плану здійснення перевезення); на інформацію про безпеку; відмову від подорожі, в тому числі внаслідок зриву перевезення чи тривалої затримки відправлення без фінансових втрат для пасажирів; альтернативне виконання перевезення; допомогу у разі затримки; компенсацію у випадку порушень договірних умов перевезення пасажирів; відповідальність перевізника і компенсацію у випадку заподіяння смерті пасажирів чи його каліцтва; швидку і доступну систему розгляду скарг; право на повне та ефективне застосування законодавства (в ЄС) [745].

Натомість, споживче законодавство України, і Закон України «Про захист прав споживачів», зокрема, містить лише обмежений у порівнянні з законодавством ЄС перелік прав споживачів (пасажирів), серед них: 1) захист своїх прав державою; 2) належну якість продукції та обслуговування; 3) безпеку продукції; 4) необхідну, доступну, достовірну та своєчасну інформацію про продукцію, її кількість, якість, асортимент, а також про її виробника (виконавця, продавця); 5) відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої внаслідок недоліків продукції (дефекту в продукції), відповідно до закону; 6) звернення до суду та інших уповноважених державних органів за захистом порушених прав; 7) об'єднання в громадські організації споживачів (об'єднання споживачів) (ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів»). Частина з них закріплена в ст. 911 ЦК України.

Дещо розширений перелік прав пасажирів повітряних перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту зумовлений розробкою нових Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., які увібрали в себе зміст міжнародних конвенцій, Регламентів та Директив ЄС, якими врегульовано перевезення пасажирів повітряним транспортом та

особливості відповідальності авіаперевізників, що дає підстави для висновку про відповідність українських правил з перевезення пасажирів повітряним транспортом нормам законодавства ЄС.

Як зазначила Г.А. Осетинська, споживче законодавство можна поділяти на дві групи нормативних актів: 1) ті, які визначають права споживачів; 2) ті, які стосуються діяльності державних органів в сфері забезпечення та захисту прав споживачів [341, с. 21].

Наразі найменш дослідженими є відносини за участю споживачів, що виникають в сфері послуг, що потребує уваги.

Істотну роль у регулюванні вказаних відносин відіграють норми цивільного права, які містяться у ЦК України. Але деталізація правових приписів з врегулювання і захисту прав споживачів, забезпечується спеціальним транспортним законодавством, Законом України «Про захист прав споживачів» та іншими законодавчими актами, які прямо або опосередковано впливають на соціальну політику держави. Зокрема, це Закони України «Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції», «Про природні монополії», «Про туризм» [461], «Про зв'язок», «Про транспорт», Закон України «Про страхування»; Закон України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг»; Закон України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні», Указ Президента від 12.01.2002 р. №16/2002 «Про заходи щодо посилення державного захисту прав споживачів» [425] та ін.

У сфері забезпечення прав пасажирів, з погляду на споживчий характер задоволення його потреб та обрання нормативного способу забезпечення прав (шляхом нормативного регулювання відносин), існує потреба в комплексному підході забезпечення прав пасажирів.

Повторимося, що сфера захисту прав споживача, здебільше, перебуває саме у площині цивільного права, оскільки правовідносини за участю споживачів виникають на підставі цивільно-правових договорів, які наділені

захисною функцією, про що свідчить § 3 глави 82 ЦК України. Зазначена норма містить підстави, особи та порядок відшкодування шкоди, завданої недоліками послуг, недостовірністю наданої щодо них інформації.

Аналіз правовідносин, які виникають з зазначених договорів за участю фізичних осіб (споживачів), в тому числі договору з перевезення пасажирів, свідчить, що вони являють собою правовідносини, які регулюються Законом України «Про захист прав споживачів» та ЦК України щодо окремих договірних конструкцій. Відносини за участю споживачів входять до предмету цивільного права, якщо вони відповідають певним ознакам майнових відносин.

Цивільні правовідносини не обмежуються виключно сферою майнових відносин. Звичайно, що загальні засади визначення предмету цивільно-правового регулювання розповсюджуються і на відносини за участю споживачів, але з певними особливостями. Підставою їх виникнення є цивільно-правовий договір, який укладається між певним колом суб'єктів цивільних відносин і в якому споживачу надаються певні переваги, а продавцю (підряднику, наймодавцю, виконавцю) законом встановлюються додаткові обов'язки в імперативній формі. Г.А. Осетинська, визначаючи єдність предмету правового регулювання цивільних та споживчих відносин, визнала основним критерієм фізичну особу-споживача, яка вступає з суб'єктом підприємницької діяльності у споживчі правовідносини, які є за своєю природою цивільно-правовими [341, с. 25].

Наведені аргументи дозволяють зробити висновки, що в аспекті забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів, споживче право виконує функцію «парасолькового права», яке надає охорону і забезпечує захист прав пасажирів там, де це завдання не виконує транспортне законодавство. Якщо ж законодавець в спеціальній нормі (нормі транспортного права) закріпив свій специфічний режим правового регулювання, правовий статус сторін, особливості його реалізації, особливості

захисту порушених прав, – діє спеціальна норма, якою є транспортні статuti та кодекси та Правила перевезень пасажирів

Це підтверджується і п. 86 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, який містить положення, що автомобільний перевізник, автомобільний самозайнятий перевізник, які здійснюють перевезення пасажирів та їх багажу на таксі (далі – послуги таксі), повинен дотримуватися вимог законодавства про автомобільний транспорт та захист прав споживачів [417].

Та, нажаль, Законом України «Про захист прав споживачів», який мав би комплексно сприяти забезпеченню прав, в сфері перевезень пасажирів застосування його окремих норм допустиме лише в частині, не врегульованій актами спеціального транспортного законодавства. До таких варто віднести право на безпечну продукцію, на інформацію про продукцію і право на відшкодування моральної шкоди (окрім повітряного транспорту, про що йтиметься далі). Вагомим кроком могло стати положення про недійсність недобросовісних умов споживчих договорів, проте, як нами вже зазначалося раніше, в силу тотальної регламентації правовідносин з перевезення пасажирів актами транспортного законодавства, фактичне порушення прав пасажирів, здійснене перевізником внаслідок його правомірної діяльності не може визнаватися а ні порушенням прав пасажирів, а ні порушенням умов договору (як застосування недобросовісних умов).

Індивідуальне регулювання цивільних відносин забезпечується актами піднормативного рівня, до яких В.Л. Яроцький відносить і цивільно-правові договори та односторонні правочини, що зумовлене і ґрунтується на диспозитивності методу цивільно-правового регулювання [719, с. 22]. В іншій роботі він цей рівень називає самоорганізаційним регулюванням [718, с. 114].

Погодимося, що самоорганізація приватноправової сфери визначає можливість набуття й безперешкодної реалізації суб'єктивних цивільних прав у межах забезпечуваного нормами цивільного права нормативного впливу, але

в кінцевому підсумку створюваних самими учасниками цивільних правовідносин з метою задоволення своїх інтересів [718, с. 115].

Вчені, які протиставляють договірне і нормативне регулювання цивільних відносин, стосовно договірного застосовують різні терміни, зокрема, – С.С. Алексєєв [16, с. 162], М.В. Цвік [154, с. 411], Т.В. Кашаніна [190, с. 123] – «індивідуальне регулювання»; Б.І. Пугинський [467, с. 6] – «ненормативне юридичне регулювання»; К.І. Забоєв [150, с. 77] – «локальна правотворчість суб'єктів цивільного права»; Я.М. Романюк (посилаючись на праці З.В. Ромовської) [499, с. 84] – «норми договору мають вважатися нормами цивільного права». Ми підтримуємо С.О. Погрібного у використанні терміну «автономне регулювання» [368, с. 52], а Р.Б. Шишка – «мононормативне регулювання» [647, с. 71].

Кашаніна Т.В. зазначила, що під індивідуальним регулюванням варто розуміти діяльність суб'єктів з вирішення питань, які стосуються сфери правового регулювання на основі вільного розсуду, але в межах, окреслених законом [190, с. 123].

На наше переконання всі зазначені автори говорять про одне і теж – про сферу договірного регулювання відносин, як прояву свободи договору. Однак, що стосується співвідношення нормативного і договірного (автономного регулювання) така однастайність відсутня.

Погоджуємося з аргументами С.О. Погрібного, що існує певна відмінність в сутності та значенні категорій «автономного регулювання» та «саморегулювання». Він зробив висновок, що в основі лежить розуміння імперативної і диспозитивної норми: якщо імперативні норми забезпечують зовнішнє (державне) регулювання цивільних відносин, то диспозитивні норми забезпечують можливість автономного їх регулювання. Саморегулювання є можливістю сторін в сфері договірних відносин відступити від імперативних норм, закріплених в актах цивільного законодавства та врегулювати їх на власний розсуд [368, с. 46].

Видається, що М.М. Сібільов зміг точніше описати їх співвідношення: йдеться про зовнішнє (державне регулювання), де укладання договору є юридичним фактом, а регулятором суспільних відносин виступають норми права, – автономне (піднормативне) регулювання та внутрішнє регулювання суспільних відносин – саморегулювання, де договір виконує функцію не тільки юридичного факту, а й регулятора відповідних суспільних відносин [545, с. 74-75].

Правила про саморегулювання договірних цивільних відносин закріплені у ст. 6 ЦК України і ґрунтуються на принципі свободи договору [368, с. 49]. При цьому, саморегулювання у сфері договірних цивільних відносин унеможлиблюється, а сторони у договорі не можуть відступати від імперативних приписів (норм) у разі, якщо в актах цивільного законодавства прямо вказано про це, а також у випадку, якщо обов'язковість цих норм випливає з їх змісту або слідує із сутності відносин між сторонами [368, с. 51]. Так, при здійсненні перевезення пасажирів сторони договору не можуть домовитися про висадку пасажирів «на ходу», в заборонених для зупинки місцях, за межами зупинок в міському сполученні, тощо.

В науковій літературі стосовно співвідношення нормативної значимості закону і договору були висловлені три точки зору [329, с. 9]: 1) «вольова теорія»; 2) «теорія пріоритету закону»; 3) «емпірична теорія».

1. Прихильники «вольової теорії» визнають договір як вольовий акт контрагентів першоджерелом, – закон же лише обмежує їхню волю. До них належать С.О. Погрібний [369, с. 27] та С.О. Сумкін, який досліджував роль автономного регулювання в механізмі правового регулювання цивільних відносин з перевезення пасажирів [384, с. 76]. На їх переконання, лише там і тоді, де і коли вони не можуть або не хочуть самотійно врегулювати свої відносини, або коли самотійне врегулювання ними своїх відносин йде в розріз із інтересами, які повинна захищати публічна влада, можливим і необхідним є правове регулювання договірних цивільних відносин державою [369, с. 27].

Це твердження аргументоване положеннями ч.3 та 4 ст. 6 ЦК України, що сторони в договорі можуть відступити від положень актів цивільного законодавства і врегулювати свої відносини на власний розсуд [665] і лише у 3-х випадках (доречи, імперативно встановлених у ЦК України) саморегулювання відносин їх учасниками унеможлиблюється: якщо в актах законодавства прямо вказано на неможливість відступу від їх положень; якщо обов'язковість положень актів цивільного законодавства випливає з їх змісту; якщо обов'язковість положень актів цивільного законодавства випливає із суті відносин між сторонами.

2. Згідно «теорії пріоритету закону» договір має похідний від закону правовий ефект. Цей підхід є одним із найпоширенішим у правовій літературі [611, с. 30; 97, с. 170-171]. Так, В.М. Горшен'єв вважав, що на відміну від регулювання, здійснюваного на основі нормативних актів, яке є визначальним, регулювання на основі актів застосування і договорів є похідним, додатковим, а з погляду правової природи – піднормативним [97, с. 171].

Натомість М.М. Сибільов [547, с. 41] та З.В. Ромовська сходилися в позиції, що в договірній сфері ЦК України відсуває закон на друге місце, віддаючи перевагу договору, а сторони набувають право відступати від положень закону, регулюючи відносини у відповідності до своїх інтересів [502, с. 42]. Відтак саморегулювання є юридичною формою втілення принципу свободи договору в реальність.

3. Прихильники «емпіричної теорії» вважали, що з метою забезпечення стабільності цивільних відносин, забезпечення охорони та здійснення прав їх учасників нормативне регулювання відносин є необхідним [49, с. 9].

Вважаємо, що в сфері перевезень пасажирів нормативне регулювання є своєрідною «пісочницею», яка встановлює основні засади регулювання цивільних відносин, надає сторонам диспозитивності, можливість самостійно вирішувати питання здійснення правового регулювання конкретного відношення через реалізацію принципу «свободи договору», але в межах

«пісочниці», тобто встановлених законом меж здійснення цивільних прав та обов'язків.

Саме в цих межах сторони реалізують свободу договору. Водночас, коли сторони не врегулювали свої відносини, або врегулювали їх не повною мірою, або існує потреба в забезпеченні прав «слабої» сторони, саме на нормативному рівні здійснюється правове регулювання відносин з перевезення пасажирів. Ця позиція відповідає підходу В.Л. Яроцького, на погляд якого структура приватноправової сфери характеризується поєднанням в рамках єдиної регулятивної системи нормативної організації упорядкування цивільних відносин і їх самоорганізації (саморегулювання) [718, с. 119].

Погодимося з позицією С.О. Сумкіна, що правове регулювання перевезень пасажирів обтяжене формуванням регулюючого відносини договору як публічного про приєднання. Як ми вже визначилися, специфіка відносин з перевезення пасажирів зменшує рівень самоорганізаційної диспозитивності їх регулювання, що має на меті збалансувати на принципах рівності становища сторін договору перевезення пасажирів, створити гарантії прав пасажирів, в тому числі шляхом обмеження дії принципу свободи договору та прав перевізника (через нормативну регламентацію його прав та обов'язків в транспортних статутах і кодексах, правилах перевезень пасажирів чи надання послуг з перевезення).

Саме цим обґрунтовується відсильний характер норм ЦК України, що регулюють відносини з перевезення пасажирів до транспортних статутів та кодексів, Правил перевезень пасажирів, які містять особливості нормативного регулювання перевезень пасажирів [585, с. 72].

Через призму регулювання перевезень пасажирів, вирішення питань забезпечення здійснення ними своїх суб'єктивних прав, доходимо наступних висновків щодо особливостей правового регулювання відносин в цій сфері:

1. попри закріплення на рівні ЦК України однією з основних засад цивільного законодавства принципу свободи договору, визнання пріоритетності саморегулювання цивільних відносин їх учасниками,

специфіка відносин з перевезення пасажирів (як складного технологічного процесу, пов'язаного з експлуатацією транспортних засобів, діяльність з використанням яких, доречі, визнано джерелом підвищеної небезпеки, транспортної інфраструктури) зумовлює застосування договірної конструкції певного виду (публічного), що має на меті забезпечення прав пасажирів як слабкої сторони договору;

2. застосування імперативних норм є не порушенням принципів диспозитивності та свободи договору. Обґрунтовуємо його необхідністю забезпечення прав слабкої сторони договору, – пасажирів;

3. враховуючи, що ідеальна модель правовідносин між перевізником і пасажиром закладена саме в правовій нормі (імперативній нормі), а не в акті саморегулювання, то, відповідно, домінуючими правовими засобами в сфері перевезень пасажирів мають бути дозволи, заборони, обмеження, зобов'язування та санкції, а основним типом правового регулювання, – зобов'язуючий тип, що не виключає можливість сторонам вдатися до саморегулювання, але і в цьому випадку «нормативний мінімум» має «стояти» на сторожі прав та інтересів пасажирів;

4. особливістю механізму правового регулювання перевезень пасажирів є наявність окремих норм для кожного виду транспорту, що зумовлене особливостями їх технічної та технологічної експлуатації; відсутність єдиного уніфікованого підходу до забезпечення прав пасажирів при перевезенні різними видами транспорту; відсутність узгодженості функціонування різних видів транспорту між собою; архаїчність норм; потреба в єдиному уніфікованому підході щодо перевезень пасажирів різними видами транспорту на основі підходів, вироблених в ЄС;

5. захист прав пасажирів є самостійним правовідношенням, яке реалізовується в «кваліфікованій» стадії правового регулювання (стадії захисту), якому властивий відповідний йому механізм;

6. наразі нормативно закріплені: 1) технічні норми, зокрема, вимоги до транспортних засобів (відповідно до протоколів випробувань таких

автобусів на відповідність вимогам правил Європейської економічної комісії №№ 36, 43, 52, 80); 2) правові норми, якими врегульовано відносини у сфері перевезень пасажирів;

7. фактичний стан правовідносин свідчить про наявність негативних тенденцій в сфері забезпечення належного виконання своїх зобов'язань перевізниками. Відсутність чіткого, зрозумілого та дієвого механізму захисту прав пасажирів, наявність великої кількості відсильних норм не сприяє захисту прав пасажирів, латентний рівень порушень яких є значним.

Звернення пасажирів до судових способів захисту порушених прав доволі рідко призводить до бажаного результату. Не виправило цю ситуацію і споживче законодавство через обмеження його застосування в транспортній сфері;

8. приведення законодавства України до стандартів ЄС вбачалося як перспективний спосіб забезпечення сучасного та ефективного запровадження механізму правового регулювання відносин, проте, дослідження особливостей правового регулювання перевезень пасажирів в ЄС виявило свої проблеми, оскільки воно орієнтоване, здебільшого, на створення конкурентного середовища, в якому будуть відсутні підстави для порушення прав пасажирів. Спроби врегулювати відносини з перевезення пасажирів окремими видами транспорту шляхом прийняття Регламентів та Директив, орієнтованих на створення механізму забезпечення здійснення прав слабою стороною (пасажиром) більше наближає законодавство ЄС в цій сфері до підходів регулювання відносин, які властиві Україні, аніж України до ЄС.

3.3. Правове становище пасажиря як споживача транспортних послуг в концепті права на безпеку

В своїх роботах нами визначалося, що пасажир, уклавши договір перевезення пасажиря під час перевезення ввіряє перевізнику найдорожче – своє життя та здоров'я, розраховуючи на безпечність переміщення у просторі

[514, с. 133]. Тож правове становище пасажирів має визначатися виходячи з потреби забезпечення їх безпеки.

Фізична особа-споживач транспортної послуги (йдеться про переміщення цієї особи у просторі) є учасником правовідносин з перевезення, заради і за волевиявленням якого вони виникають. Метою правового регулювання цих відносин є задоволення його потреб, забезпечення здійснення ним свого природного права на свободу/вільне пересування. Поза цією метою, метою у споживанні транспортної послуги, немає ніякого сенсу. Ефективність забезпечення прав пасажирів є мірилом життєздатності механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів. Іншими словами, пасажир, як споживач транспортної послуги є віссю обертання, навколо відбувається дійство під назвою споживчого правовідношення, в якому є місце і поведінці уповноваженої та зобов'язаної сторін, і впливу на цю поведінку, і діяльності, в якій ця поведінка реалізовується.

Особа-пасажир є стороною договору перевезення і учасником транспортного правовідношення (і споживчого одночасно). Проте, в ЦК України відсутнє нормативне визначення категорії «споживача». Підтримуємо позицію Г.А. Осетинської щодо необхідності визначення «споживача» в Преамбулі та ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», та в ст. 633 ЦК України, оскільки споживчі правовідносини виникають не лише за договорами роздрібної купівлі-продажу чи побутового підяду, а й за іншими договорами (в сфері побутового прокату, страхування, фінансових, культурних, медичних послуг, перевезення та ін.) [341, с. 8]. Тому аргументованою є її пропозиція визначати споживача як фізичну особу, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати або замовити товари (роботи, послуги) для задоволення особистих, у тому числі сімейних, домашніх, культурно-побутових, фінансових та інших особистих потреб, не пов'язаних з підприємницькою діяльністю.

Парламентською Асамблеєю (Parliamentary Assembly) Ради Європи (Council of Europe), було прийнято Резолюцію 543 (1973) «Хартія захисту прав

споживачів» (Consumer Protection Charter) в доповненні до якої закріплено право споживачів на захист та допомогу. В Хартії дане визначення, що споживачем є фізична або юридична особа, якій постачаються товари та надаються послуги для особистого користування. В забезпечення прав споживача на державу покладається обов'язок надавати споживачам комплексний правовий захист та активну допомогу. При цьому держава повинна особливо дбати про те, щоб захист і допомога споживачів були ефективно надані всім членам суспільства, особливо найбільш вразливим і незахищеним категоріям (авт. Переклад) [737].

Зосереджуючи наразі свою увагу на суб'єкті (споживачеві), виявилось, що категорія «споживач» є ширшою категорії «пасажир». Втім, безперечно, що кожен пасажир дійсно є споживачем транспортної послуги і одночасно заручником транспортної системи, оскільки почавши нею користуватися, людина починає бути залежною від особливостей її функціонування. Особливо це має прояв у міжнародному сполученні.

Чому, все ж таки неможливий знак рівності між «споживачем» і «пасажиром»? Нам імпонують доводи Гришко У.П. щодо «спільного» і «відмінного» відносно цих категорій [111].

По-перше, – спільним є суб'єкт споживання, яким є фізична особа (у відповідності до законодавства України).

Так, відповідно до положень п. 75 ст. 1 ПК України пасажиром є фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж (п. 75 ст. 1 ПК України).

Згідно п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України ним є фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, у

тому числі електронного, або прибула на вокзал для укладання договору, обслуговування чи здійснення подорожі [418].

Відповідно до п. 12 ст. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту пасажиром визнається «особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним» [417].

В.А. Єгіазаров визначав пасажиром особу, яка перевозиться транспортним засобом, не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [137, с. 128]. М.О. Тарасов, – особу, яка перевозиться в вагоні, на судні, в автомобілі, на літаку, що не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [597, с. 124].

І.С. Лукасевич-Крутник висловила, що лише дійсний пасажирський квиток надає право на отримання транспортної послуги [255, с. 243].

Щодо цього О.М. Нечипуренко зауважив, що наразі такий підхід не є беззаперечним, оскільки у разі відсутності квитка (наприклад через ненадання його водієм), пасажир не перестає бути пасажиром [328, с. 87]. Про це свідчить практика міських перевезень пасажирів. За конструкції одностадійного укладання договору (шляхом входження до транспортного засобу), пасажир, будучи поінформованим про напрям і вартість руху (публічна оферта), входженням до салону транспортного засобу вчиняє конклюдентну дію – виражає акцепт щодо умов перевезення. Логічною у такій конструкції є вимога до пасажирів сплатити вартість проїзду.

В.В. Вітрянський взагалі визначив, що договір є укладеним в результаті посадки пасажирів в транспортний засіб і що придбання пасажиром проїзних квитків лише засвідчує укладення договору перевезення пасажирів [76, с. 139].

Вкрай усічене визначення пасажирів було дане О.М. Балабановим, на переконання якого пасажиром є фізична особа, яка відповідно до договору перевезення перевозиться в пункт призначення [562, с. 169]. А.О. Мінченко запропонував власне визначення пасажирів, щоправда, при перевезеннях

залізничним транспортом, – «пасажиром є фізична особа, що уклала договір перевезення та перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, або що має проїзний документ і перебуває на території вокзалу безпосередньо перед вказаною поїздкою або безпосередньо після неї» [299, с. 78].

Тут варто зазначити, що дане визначення базується на приписах відповідних Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, якими закріплюється правовий статус особи і його гарантії щодо осіб, які ввійшли на територію юрисдикції залізниці, – залізничний вокзал, станцію, тощо (за умови, що вони уклали договір перевезення з залізницею). Такий підхід був актуальним в ті часи, коли і сам перевізник, і транспортна інфраструктура (вокзали і т.п.) входили в єдину систему залізниці, яка і була єдиною юридичною особою. Визнання такої особи пасажиром надавало додаткових гарантій забезпечення її прав з моменту входження на територію вокзалу і до моменту виходу.

Вважаємо, що тут змішано дві категорії: пасажиря як сторони договору і пасажиря як споживача транспортних послуг.

По-друге, права пасажиря, які передбачені у пунктах 1-6 ч. 1 ст. 911 ЦК України є спеціальними і відображають зміст договору перевезення. У п. 7 ст. 911 ЦК України конкретизовано право споживача щодо отримання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації, закріплене у пункті 4 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» [111, с. 135].

Втім, визнання п.7 ст. 911 ЦК України спеціальною нормою ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» є безпідставною [111, с. 136]. Пасажир, хоч формально і підпадає під ознаки споживача за Законом України «Про захист прав споживачів», але має своє особливе, властиве саме пасажирові правове становище, зумовлене специфікою транспортного законодавства.

По-третє, – різне галузеве законодавство. Йдеться про поширення норм, які регулюють відносини у сфері захисту прав споживачів на відносини з перевезення. Так, дійсно, ч. 2 ст. 911 ЦК України закріплює, що пасажир може

мати також інші права, встановлені цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, що дає підстави вважати про допуск закріплення окремих прав пасажирів на підставі Закону України «Про захист прав споживачів». Крім того, п. 2 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» від 12.04.1996 № 5 роз'яснив, що дія Закону України «Про захист прав споживачів» розповсюджується до відносин із перевезення [446].

По-четверте – особистий характер потреб споживача та пасажирів. Оскільки на законодавчому рівні «особистий характер потреб» нормативно не закріплено, варто виходити з його філософського, психологічного, економічного та буденного розуміння.

В своєму дослідженні У.П. Гришко [111, с. 136] звернулася до монографічного дослідження І.І. Кичко «Особисті потреби: регуляторні механізми формування та забезпечення» в якій дається наступне визначення особистих потреб: «Особисті потреби – це об'єктивний стан суб'єкта, який характеризує потребу в чому-небудь і передбачає пошук усіх можливих методів її задоволення, використовуючи власність, здібності, державні гарантії для відтворення себе як особистості» [196, с. 24].

Ми можемо спорити щодо місця потреби в пересуванні в зазначеній ієрархії рівнів та підсистем, але одне, що ми можемо стверджувати точно, – така особиста потреба існує. Потреба в пересуванні дійсно є потребою, необхідною для забезпечення життєдіяльності, зокрема, мобільності. І в тому випадку, коли вона задовольняється особою «для себе», а не в комерційних цілях, є підстави стверджувати про її споживчий характер. Відтак, перевезення працівників у трудових правовідносинах (в т.ч. візити послів, урядовців, президента) не може визнаватися «споживанням», відтак, і споживче законодавство не повсюджується на ці види перевезень.

Щодо відмінного у категоріях «пасажир» та «споживач». Формально, (окрім нормативної дефініції «пасажир» за залізничним законодавством України) та частина споживачів, які уклали договір перевезення пасажирів може вважатися пасажиром. В силу укладеного договору перевезення, сторони (перевізник та пасажир) набувають відповідних прав та обов'язків, значна частина яких закріплена нормативно в актах чинного цивільного, транспортного та споживчого законодавства.

Тому висновок У.П. Гришка, що «до пасажирів відносяться тільки ті споживачі транспортних послуг, які перебувають у транспортному засобі під час руху. Але особи, які купують у касі попереднього продажу автовокзалу квитки на автобус, будучи споживачами транспортних послуг, не належать до числа пасажирів. З іншого боку, не всі пасажирів відносяться до споживачів транспортних послуг (наприклад, контролери)» [111, с. 136] можна прийняти лише з певною долею умовності.

Наші аргументи: по-перше, пасажиром є сторона договору перевезення пасажирів в силу укладання цього договору, безвідносно, знаходиться ця особа в транспортному засобі чи ні (визнаємо, що виконання зобов'язання перевізником можливе при знаходженні пасажирів в транспортному засобі).

По-друге, сумнівною є теза, що не всі пасажирів відносяться до споживачів транспортних послуг (наприклад, контролери). Пасажиром може вважатися лише та особа, яка уклала договір перевезення пасажирів. Екіпаж, службові особи перевізника, включаючи контролерів такий договір не укладають. Відтак, вони не є пасажиром. Не є вони і споживачами, оскільки використовують транспортний засіб не для «особистих» потреб. Запропонований нами підхід виявляється достатньо аргументованим і щодо пільгових категорій пасажирів.

Втім, солідаризуємося з висновком У.П. Гришка, що «складові законодавчої дефініції «споживач» поширюються і на поняття «пасажир». Таке співвідношення цих понять вказує на те, що пасажир як споживач транспортних послуг наділяється додатковими правами та захистом за

Законом України «Про захист прав споживачів». Необхідно враховувати, що Закон України «Про захист прав споживачів» буде застосовуватись для захисту пасажирів в тих випадках, якщо це не буде суперечити нормам ЦК України та спеціального транспортного законодавства [111, с. 136].

В рамках ЄС було розроблено принципи DCFR як науковий проект «загальної довідкової схеми» – Draft Common Frame of Reference (DCFR). Їх домінантою є відмова від прямого нормативного регулювання відносин у приватноправовій сфері [639, с.4]. Втім, в ньому передбачено визначення і статусу споживача, і охорона його прав, і гарантії через визнання недійсною умови договору (як несправедливої), яка неналежним чином виключає або обмежує засоби та способи захисту при невиконанні суб'єктом зобов'язань за договором (п. II.-9:410) [474].

Означене вище надає підстави для нових підходів в забезпеченні здійснення прав людини, зокрема до аналізу правового статусу пасажирів. Це вже не лише особа, що має набір прав та обов'язків за договором, – це особа, що використовує перевезення пасажирів як інструмент, що забезпечує реалізацію права людини на свободу пересування.

В.П. Янишен звернув увагу на гостру проблему, яка нарізі існує у сфері забезпечення здійснення прав споживачів в силу того, що їх контрагентами є суб'єкти підприємницької діяльності [716, с. 1]. Він звернув увагу на Концепцію державної політики у сфері захисту прав споживачів на період до 2020 р., в якій констатовано, що споживачі в Україні не захищені державою і законом внаслідок декларативного характеру проголошених прав та відсутності механізмів їх реалізації та відновлення [457].

Ми з цим погоджуємося частково, лише стосовно сфери перевезень пасажирів, адже споживачі, права яких порушено, мають можливість здійснити захист свого порушеного права в один із способів, передбачених ст. 16 ЦК України, або ж скористатися наслідками порушення їх прав на підставі Закону України «Про захист прав споживачів», зокрема: ч. 1 ст. 10 цього закону надає споживачу право відмовитися від договору про виконання робіт

(надання послуг) і вимагати відшкодування збитків, якщо виконавець своєчасно не приступив до виконання зобов'язань за договором або виконує роботу так повільно, що закінчити її у визначений строк стає неможливим, а згідно ч. 4 ст. 10 Закону, – за наявності істотних недоліків споживач має право вимагати розірвання договору та відшкодування збитків; ст. 15 – гарантії прав та наслідки порушення права на інформацію, серед яких розірвання договору і відшкодування збитків; ст. 18 – відшкодування збитків, завданих застосуванням переваг суб'єкта; відшкодування збитків, завданих життю чи здоров'ю споживача [423]. По-суті, застосування цих наслідків порушення прав споживача є способами захисту його прав.

Закріплення ст. 18 Закону стало наслідком прийняття у квітні 1993 року Радою ЄС Директиви про недобросовісні умови договорів із споживачами [433], де були передбачені вищезгадані положення.

Захист порушених прав споживача можливий у відповідності до приписів ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів» у судовому порядку. При цьому, при задоволенні вимог споживача суд одночасно вирішує питання щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди. Крім цього, згідно положень ч.3 ст. 22 цього закону споживачі звільняються від сплати судового збору за позовами, що пов'язані з порушенням їх прав.

На підставі аналізу цих норм за можливе зробити висновок, що законом закріплено права споживача: на якість товарів (робіт, послуг), на безпеку, на інформацію, на захист. Законом встановлено наслідки порушення відповідних прав споживача, які є способами їх захисту (розірвати договір, вимагати зменшення вартості, компенсувати збитки, і т.п.). Передбачена форма захисту – судова, якщо суб'єкт підприємницької діяльності самостійно не виконав законних вимог споживача. Крім того, як засіб попередження порушень прав споживачів суб'єктами підприємницької діяльності передбачено можливість притягнення винної особи до адміністративної відповідальності (ст. 23 Закону України «Про захист прав споживачів»).

Тому говорити, що права споживачів в Україні не забезпечені, що відсутній механізм їх захисту було б і не правдивим, і не справедливим.

Проте, в сфері перевезень пасажирів існують проблеми із забезпеченням їх прав та захистом, адже використання положень Закону України «Про захист прав споживачів» для цього кола відносин є вкрай обмеженим, а саме транспортне законодавство є недосконалим з точки зору забезпечення прав пасажирів. Зокрема, через відсутність передбачених актами транспортного законодавства негативних наслідків неправомірної поведінки для перевізника (крім повітряного транспорту).

Загалом, становленню механізму захисту прав споживачів варто завдячувати також Біллю Президента США Дж. Ф. Кеннеді від 15.03.1962 р., Хартії Євросоюзу (1973 р.) та Керівним принципам ООН на захист інтересів споживачів (1985 р.) [193], які було розширено у 1999 році. Наразі фундаментальні права споживачів охоплюють: право на задоволення базових потреб; право на безпеку; право на інформацію; право на вибір; право бути почутим; право на компенсацію; право на споживчу освіту; право на здорове довкілля. Означені акти вплинули також і на формування споживчого законодавства ЄС та України.

Однак, у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів за договором перевезення реалізація цих прав ускладнена тим, що регулюванню відповідних відносин роль надана транспортному законодавству, яке в силу архаїчності не лише не закріплює зазначені вище права за пасажиром, а й не містить відповідного механізму їх забезпечення.

В контексті нашого дослідження вже йшлося, що здійснення пасажиром своїх суб'єктивних (в тому числі споживчих) прав має свої особливості, зумовлені специфікою відносин, особливостями експлуатації транспорту, традиціями, специфікою транспортного законодавства. Ці та інші обставини зумовлюють те, що пасажир як споживачі послуг з перевезення повинні мати інший, більш конкретизований щодо загального комплексу прав споживачів набір правомочностей, які, в той же час, є споживчими.

Загалом, з означених прав споживача, які є застосовуваними у транспортному законодавстві (звернемо увагу, – нерівномірно і не однаковим чином на різних видах транспорту), визначимо лише право на інформацію, на безпеку (але не на інформацію про безпеку), відмову від подорожі, допомогу у разі затримки (лише при перевезеннях повітряним транспортом); компенсацію у випадку порушення договірних умов (лише на повітряному транспорті); відповідальність за заподіяння смерті чи каліцтва пасажира (Главою 82 ЦК України про відшкодування шкоди, в тому числі положення § 2 даної Глави щодо відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, – згідно вимоги ст. 928 ЦК України щодо відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира, – тобто в «режиму деліктного зобов'язання») (на повітряному транспорті – передбачено обмеження відповідальності перевізника в Авіаційних правилах України); право на захист (відповідає праву на повне та ефективне застосування законодавства ЄС).

Та попри загальне враження щодо забезпеченості прав пасажира, порушення прав пасажирів не на користь цього. Так, через відсутність права на допомогу подорож пасажира може перетворитися в знущання і випробовування. Так, наприклад, автобус, який здійснював рейс до Румунії зламався в Кишиневі. Водій висадив пасажирів і поїхав ремонтувати автобус. Пасажири ночували серед міста на вулиці, а зранку продовжили подорож на відремонтованому автобусі. В іншому випадку, Автобус «Чернівці-Київ» зламався в дорозі, пасажири вимушені були їхати попутками, адже перевізник пообіцяв надати інший автобус після виконання ним рейсу (через 7-8 годин) [8]. Формально, порушення з боку перевізника відсутні: кошти за квитки повернуті, інший автобус пообіцяли надати, відповідно до положень ст. 922 ЦК України у випадку порушення строків доставки пасажира перевізник звільняється від відповідальності, якщо зупинка була зумовлена необхідністю ремонту транспортного засобу (що загрожувало безпеці перевезення

пасажира). В іншому випадку через поломку автобуса взимку і неможливість перевізника надати інший транспорт пасажирам довелося мерзнути [615].

В іншому випадку, пасажирка визнала порушення своїх прав при здійсненні перевезення ТОВ «Юніверс» за маршрутом Київ – Барі 24.08.2018 р. Брудний іржавий старий зламаний автобус не доїхав близько 100 км. до Барі. Як виявилось, у водіїв кошти на ремонт автобуса чи вирішення питань забезпечення доставки пасажирів до місця призначення були відсутні. Директор підприємства-перевізника відмовився надіслати кошти на банківську карту водія. Пасажирам допомога була надана безкоштовно Polizia stradale, яка забезпечила людей водою, їжею і подарунками для дітей, а автобус евакуювали до СТО. Пасажири 12 годин очікували, доки інший автобус «Юніверс», слідуючи з Іспанії завезе 800 євро оплатити вартість ремонту [372].

Формально ситуація виглядає таким чином, що де-факто права пасажирів порушені, а де-юре, оскільки обов'язку у перевізника у забезпеченні вищеназваних прав немає, а крім того і ст. 922 ЦК України передбачає ремонт авто як обставину, яка звільняє перевізника від відповідальності за затримку, то пасажири не можуть очікувати ні на допомогу, ні на компенсації.

Право пасажира на безпеку, яке закріплене в транспортному законодавстві ЄС, право на безпечні послуги, закріплене в ст. 4, 6, 14 Закону України «Про захист прав споживачів» потребує розширеної уваги і тлумачення відповідних норм.

Згідно ст. 3 Конституції України від 28.06.1996 р. людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю. Саме тому права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави (ст. 3 Конституції України) [219]. Тлумачимо буквально – держава не гарантує їх. Конституція лише закріплює, що вони визначають спрямованість діяльності держави. Тож ми не можемо вимагати від неї забезпечення наших прав, навіть в частині

створення умов для їх реалізації, в тому числі щодо відносин із суб'єктами підприємництва.

Це потребує переосмислення гарантій і змісту прав людини і ролі держави в механізмі забезпечення їх здійснення. Встановлення імперативів щодо безпеки перевезень не є сферою цивільного права. Водночас, ці імперативи створюють передумови забезпечення прав людини, здійснення суб'єктивних цивільних прав, забезпечують єдність механізму правового регулювання цивільних відносин. Тим не менше, ми не можемо не визнавати безпеку однією з найважливіших вимог до стану, в якому повинен виконуватися договір перевезення пасажирів, в тому числі який має забезпечуватися і цим договором щодо стану пасажирів, – стану безпеки. Адже пасажир має право на безпеку. Відтак, є достатньо підстав вважати категорію безпеки однією з найголовніших умов договору перевезення пасажирів, оскільки його, звичайно, турбує не лише переміщення свого «тіла» у просторі, але й безпека. Звичайно, умова про безпеку не є предметоутворюючою умовою договору перевезення пасажирів, але є якісною його характеристикою [526, с. 10].

Тож наразі доводиться говорити про необхідність теоретичного осмислення необхідності включення до істотних умов договору перевезення пасажирів і багажу умови про безпеку пасажирів як споживача транспортної послуги та відповідного закріплення як на рівні споживчого законодавства, так і на рівні спеціального транспортного, чіткої позиції щодо запровадження політики захисту прав споживачів, але з визнанням пріоритетності безпеки пасажирів над інтересами у своєчасній доставці до місця призначення.

Який же зміст вкладається в категорію безпеки? Категорія «безпеки» не нова для цивільного права категорія. Однак, належного обґрунтування за сучасних приватно-правових підходів регулювання цивільних відносин, послідовно та критично викладеного в окремому науковому дослідженні немає.

В окремих джерелах знаходимо визначення категорії «безпека». Так, Заплатинський В.М. визначив: «Безпе́ка – це такі умови, в яких перебуває складна система, коли дія зовнішніх факторів і внутрішніх чинників не призводить до процесів, що вважаються негативними по відношенню до даної складної системи у відповідності до наявних, на даному етапі, потреб, знань та уявлень» [163, с. 96].

Відтак, безпеку людини розуміємо як стан, за якого дія зовнішніх та внутрішніх факторів не призводить до смерті, погіршення функціонування та розвитку організму, його фізичному та психічному стану, не перешкоджає досягненню певних бажаних для неї цілей.

Зважаючи на особливі властивості технічних засобів, в теорії цивільного права та в цивільному законодавстві, зокрема в ЦК, та діяльність, пов'язану з експлуатацією транспортних засобів було визнано джерелом підвищеної небезпеки і визначено особливості відшкодування шкоди, завданої нею (ст. 1187 ЦК України).

Закон України «Про транспорт» в ст. 16 (Безпека на транспорті) закріплює, що підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [460].

Ця вимога щодо «безпеки» пасажирських перевезень як нормативна умова діяльності транспорту через ліцензійні засоби, які передбачають вимогу забезпечення «безпеки перевезень» прослідковується загалом в актах транспортного законодавства. Присутня вона і в актах законодавства ЄС з перевезення окремими видами транспорту.

Водночас, категорії «безпеки» не надано необхідного значення: а ні в контексті права пасажир на безпеку, а ні в контексті критерію належного виконання договору перевезення пасажир, а ні підстав для відмови від договору чи його розірвання, а ні як підстави для звільнення перевізника від відповідальності за затримку рейсу (в контексті вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки).

На всеукраїнській науково-практичній конференції «Безпека як правовий концепт», яка проходила 20 квітня 2018 р. в Києві, С.В. Ківалов звернув увагу на те, що 6-ою Всесвітньою конференцією по запобіганню і управлінню пошкодженнями (Монреаль, 15 травня 2002 р.) за назвою «Право людини на безпеку» було визнано, що безпека є основним правом людини. Воно передбачає встановлення постійного стану пильності і передбачає розробку механізму контролю небезпек на безперервній основі. Як зазначив він, ст.2 цієї декларації встановлено, «що безпека – це стан, в якому небезпека і умови, які ведуть до фізичного, психологічного або матеріального збитку, контролюються для того, щоб зберегти здоров'я і добробут індивідів та суспільства» [197, с. 6].

З часом підхід до категорії «безпеки» змінювався від боротьби з загрозами та ризиками до створення «безпекового середовища». Р.Б. Шишка визнав проблему безпеки складовою суспільства в цілому [699, с. 43]. На його переконання, серед прав людини окреме місце посідає право на безпеку людини взагалі та в окремих сферах її діяльності зокрема. Це стосується як публічних, так і приватних відносин. Він визначив безпеку концептом сучасного розвитку суспільства, завдання держави неухильно, послідовно її охороняти та захищати всіма засобами та способами [699, с. 43]. Погодимося, що категорія «безпека» водночас є і публічною (бо держава має обов'язок створювати умови для її забезпечення) та приватноправовою (особа має право на безпеку та обов'язок не порушувати безпеку інших). В такому аспекті безпека – характер організації здійснення суб'єктивних прав та охоронюваних законом інтересів, за якої людині гарантовано та забезпечено відсутність загроз для її життя та здоров'я, здійснення її професійної чи особистої діяльності.

Солідаризуємося з позицією Р.Б. Шишки, що наразі право особи на безпеку актуалізується як загальна категорія фундаментального рівня, що потребує парасолькового підходу до її забезпечення на рівні загального права людини та його забезпечення стосовно окремих його аспектів соціального,

економічного та правового буття. Проте, як зазначив Р.Б. Шишка, в Конституції України такий парадигмальний підхід упущено і йдеться лише про : а) узагальнені цінності життя та здоров'я, які не залежать від держави бо є природними; б) забезпечення безпеки людини і громадянина в окремих сферах її діяльності; в) безпеку держави як самодостатність без врахування того, що держава має слугувати людині [699, с. 44].

Тут має бути визначене право людини на безпеку як правова презумпція (концепт), виписані гарантії його здійснення, охорони та захисту в разі порушення чи загрози порушення [529, с. 164]. Водночас таке право є подвійним чи правозобов'язанням: не можна претендувати на безпеку одного індивідуума якщо він порушує безпеку інших.

Р.Г. Терехов з погляду на універсальність категорії «безпека» висловив позицію, що вона має віднайти своє чільне місце в загальних нормах ЦК України, наразі ж вона конкретизована в споживчому законодавстві України, зокрема в ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», згідно якої під безпекою продукції (товарів, робіт чи послуг) розуміється відсутність будь-якого ризику для життя, здоров'я, майна споживача і навколишнього природного середовища при звичайних умовах використання, зберігання, транспортування, виготовлення і утилізації продукції, тощо [604, с. 163].

І.Р. Ніколаєнко зазначив, що саме в ЦК України та інших актах транспортного законодавства невинувато замовчується про «безпеку» пасажирів, яка згідно ст. 910 та ст. 911 ЦК України не є ні умовою договору, ні правом пасажирів. Предметом договору перевезення є діяльність, яка охоплюється категоріями «везти» і «перевезти». Погоджуємося, що такий підхід є застарілим і не відповідає принципам пріоритетності прав людини, підходам, реалізованим у транспортному законодавстві країн ЄС [332, с. 158]. Вважаємо, що якщо законодавець передбачив цивільно-правові наслідки порушення права особи на життя та здоров'я, то він мусив це зробити і щодо наслідків порушення права на безпеку, тим паче, що право на життя та здоров'я знаходиться у прямій залежності від забезпечення права людини на

безпеку, як права на створення умов життєдіяльності, в яких би унеможлиблювалося завдання шкоди здоров'ю чи спричинення смерті особи.

Констатуємо, що наразі законодавством України право особи на безпеку не визнане. Попри визнання ст. 3 Конституції України безпеки найвищою соціальною цінністю, а ст. 293 ЦК України права на безпечне для життя і здоров'я довкілля (яке змістовно зведено до безпечного довкілля, інформацію про нього, про якість харчових продуктів, належні, безпечні і здорові умови праці, проживання, навчання), – подальших кроків у напрямку визнання права на безпеку і визначення його змісту не відбулося.

Дослідники правовідносин з перевезення пасажирів одностайні в підході щодо необхідності визнання безпеки чи ненайголовнішою умовою договору перевезення. Так, А.О. Мінченко обґрунтовував необхідність включення до істотних умов договору перевезення умов про безпеку, якість та комфортність [299, с. 8]; О. М. Нечипуренко, – як один з критеріїв визначення меж допустимої та належної поведінки сторін договору [328, с. 38].

В своїх працях ми визнавали, що людина (особа), яка уклала договір перевезення пасажирів (або ж перебуває в статусі пасажирів) є, по суті, заручником транспортної системи, оскільки «ввіряє» своє життя та здоров'я перевізнику. Ступінь довіри тут абсолютно ніякої ролі не грає. Важливе значення має ступінь ризиків і безпека здійснення перевезень [512, с. 528].

Визнаємо, що умова договору перевезення про безпеку не є властивою лише договору перевезення пасажирів. Право особи на безпеку через призму споживчого законодавства «вкладається» в структуру будь-якого споживчого договору. Відтак, право особи на безпеку (в тому числі і пасажирів) має бути не лише визнаним, але й охоронюваним на рівні ЦК України та транспортного законодавства, яким врегульовано перевезення пасажирів. Оскільки право особи на безпеку, за своєю сутністю є парасольковим правом («передумовним» правом, яке передусім і забезпечує низку інших прав особи: на здоров'я, на життя, на медичну допомогу, на безпечне довкілля, на якісні та безпечні продукти харчування, тощо), то й механізм його забезпечення

повинен мати такий же «парасольковий» характер, – бути закріпленим в 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.

Такий підхід дозволить системно підходити до вирішення питань забезпечення прав пасажирів.

Таким чином, ефективність механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів має визначатися станом забезпеченості прав пасажирів.

Особливостями механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів є: нерівномірність правового регулювання різних видів перевезень (різними видами транспорту); архаїчність окремих норм, що не забезпечує єдності підходів у сфері правового регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту; недосконалість та низька ефективність механізму забезпечення прав пасажирів.

Наразі транспортне законодавство України орієнтоване більшою мірою на задоволення інтересів перевізників, аніж пасажирів. Воно практично не містить а ні санкцій, а ні правових наслідків порушення прав пасажирів (за виключенням повітряного транспорту). Врівноваження правових можливостей перевізника та пасажирів забезпечується епізодично і нерівномірно на різних видах транспорту, що має наслідком недосконалість та низьку ефективність механізму забезпечення прав пасажирів.

Визначено, що перелік прав пасажирів визнаних та закріплених законодавством України у порівнянні з правом ЄС є неповним та не забезпечує їх потреб та споживацьких очікувань. Водночас, в ЄС попри уніфікацію транспортного та споживчого законодавства, орієнтованих на регламентацію прав пасажирів, в країнах-учасниках зберігаються національні особливості правового регулювання перевезень пасажирів. В Україні гармонізованою до міжнародних та норм ЄС є сфера повітряних перевезень пасажирів, оскільки Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.

адаптовані до них і враховують положення Монреальської конвенції 1999 року та відповідних Директив і Регламентів ЄС. Ефективність правового регулювання повітряних перевезень пасажирів спонукає до гармонізації щодо перевезень пасажирів іншими видами транспорту.

Обґрунтовано потребу в визнанні та закріпленні в ЦК України права особи на безпеку, а саму безпеку однією і основоположних засад цивільного законодавства в ст. 3 ЦК України.

Визначено, що попри те, що умова про безпеку перевезення не є предметоутворюючою умовою договору перевезення пасажирів, вона має бути головним критерієм належного виконання договору, що потребує закріплення в актах транспортного законодавства.

Обмеження пасажирів у здійсненні окремих прав під час перебування «під контролем» перевізника, що пов'язане зі специфікою експлуатації різних видів транспорту потребує нормативного закріплення підстав, умов та меж, що повинно відповідати критеріям законності та справедливості.

Формування та функціонування механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів варто розглядати через призму стадій: 1) юридичної регламентації відносин (правотворення); 2) виникнення суб'єктивних прав і обов'язків (на підставі укладання сторонами договору перевезення пасажирів); 3) здійснення суб'єктивних прав і виконання обов'язків; 4) застосування права (правова охорона, захист). Визначено, що захист є факультативним елементом механізму правового регулювання, який здійснюється на стадії правозахисту.

Домінування імперативних норм в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів зумовлене історично, внаслідок специфіки організації та діяльності різних видів транспорту, який було відомчо розподілено і підпорядковано різним міністерствам. Наразі їх існування зумовлено потребою забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів як «слабкої» сторони договору. Імперативні норми (споживчого та транспортного законодавства) забезпечують зовнішнє (державне) регулювання цивільних

відносин, в той час, як роль договору як акту саморегулювання є мінімальною. Визнаємо, що такий підхід є не обмеженням принципу свободи договору перевезення пасажирів, а потребою, виправданою в умовах необхідності забезпечення прав пасажирів. Інша річ, що механізм забезпечення прав пасажирів потребує удосконалення.

Тенденціями модернізації механізму правового регулювання відносин у сфері перевезень пасажирів є: намагання відійти від концепції радянських часів регулювання транспортних відносин публічним правом; спроби універсалізувати правове регулювання перевезень пасажирів; орієнтованість на підходи, закріплені в споживчому та транспортному праві ЄС та міжнародних нормах; поступове введення міжнародних стандартів їх регулювання; використання колізійних прив'язок при виборі норм для врегулювання міжнародних перевезень.

Закон України «Про захист прав споживачів» забезпечив права пасажирів в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства. Він закріпив право пасажирів-споживачів на безпечну продукцію (перевезення), на інформацію, на відшкодування моральної шкоди (окрім повітряного транспорту, де вона охоплюється сумою компенсацій); положення про недійсність недобросовісних умов споживчих договорів (в т.ч. умов, визначених перевізником всупереч нормативних положень). Водночас, застосування положень ст. ст. 4, 15, 21 цього закону щодо наслідків порушення права пасажирів на інформацію обмежене змістом та об'ємом інформації, визначеними транспортним законодавством.

Визначено, що закріплений в актах транспортного законодавства механізм захисту прав пасажирів є недосконалим. Він не забезпечує захист прав пасажирів в претензійному порядку, дотримання якого є наразі не обов'язковим. У поєднанні з тривалістю та складністю судового порядку захисту порушених прав пасажирів такий механізм зумовлює високий латентний рівень правопорушень у цій сфері та не слугує забезпеченню прав та законних інтересів пасажирів.

РОЗДІЛ 4.

ПОНЯТТЯ ТА ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

4.1. Поняття та цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажира

Більшість науковців, які присвятили свої дослідження зобов'язанням з договору перевезення пасажирів, надаючи йому визначення, виходили з легальної дефініції ст. 910 ЦК України [75, с. 294; 655, с. 651; 649, с. 355; 168, с. 171]. Згідно неї, договір перевезення є домовленістю, за якою одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

Ми розглядаємо дану договірну конструкцію, адже саме з нею закон пов'язує виникнення суб'єктивних прав пасажирів. Вирішення питання забезпечення його прав неможливо без чіткого усвідомлення та розуміння правової природи договору, змісту, особливостей укладання, виконання та припинення. Саме в процесі здійснення цих стадій, які проходить договірне правовідношення, особа-пасажир-споживач здійснює належні їй права. Відтак, і питання забезпечення цих суб'єктивних прав має вирішуватися на кожній стадії договору (від укладання до виконання і припинення). Не останню роль займає і вирішення питань забезпечення захисту прав пасажирів, оскільки останній виконує подвійну роль – попереджувальну та відновлювальну, що в однаковій мірі сприяє охороні прав особи, і в кінцевому рахунку, – здійсненню прав пасажирів.

Г.Ф. Шершеневич визнавав складну природу перевезення (яке поєднує майновий найом, схов, підряд, доручення) [692, с. 212]. На початку ХХ

століття попри те, що практично ніким не заперечувалося існування договору перевезення, оскільки саме правовідносини з перевезення виникали на підставі укладених договорів, втім правова природа їх залишалася тривалий час невизначеною. Так, І.М. Рабинович вважав, що договір перевезення пасажирів є простим підрядним договором (*locatio operis*) на відміну від перевезення вантажів, де є елемент договору поклажі [469, с. 457], а Н. Плавтов, що зобов'язання з перевезення пасажирів виникає не з договору і його можна розглядати як *quasi* договір [360, с. 1–6]. А. Г. Гусаков [120, с. 46], М.Є. Ходунов [643, с. 85], В. І. Серебровський вважали договір перевезення близьким до договору підряду. Щоправда, М.Є. Ходунов визнавав, що сукупність елементів різних договорів не позбавляє договір перевезення самотійного характеру. В.І. Серебровський стверджував, що цьому договору притаманні і інші ознаки, які зумовлюють потребу у специфічному правовому регулюванні відносин з перевезення [539, с. 200], хоч і визнавав його кваліфікованим підрядом [120, с. 46]. Така ситуація не була дивною, оскільки це відповідало змісту ЦК УРСР 1922 р. [670]. Змішану природу перевезення визнавали П.Д. Самойлович [535, с. 12], В. М. Изволенський [170, с. 39], З.І. Шкундін [705, с. 171]. Проти цього заперечували К.К. Яічков [713, с. 62], М.А. Тарасов [594, с. 62], О.Л. Маковський [266, с. 43]. Свої доводи вони аргументували тим, що практично у будь-якому цивільно-правовому договорі можна знайти риси, притаманні іншим договорам.

Загалом, пропозиція визнавати договір перевезення самотійним типом договору була аргументована в працях М.А. Тарасова [596, с. 88] та його учня І.А. Андріанова [24, с. 31]. Основними доводами на користь самотійної природи даного договору були наявність унікальної природи договору (за предметом) і наявність масиву транспортного законодавства [24, с. 30].

О.С. Іоффе зазначив, що моделювання договору перевезення як договору підряду, майнового найму (оренди транспортного засобу), не могло дати правильну відповідь на питання про те, якими нормами права варто регулювати відносини, що виникають під час перевезення. Саме транспортне

законодавство має свої особливості, зумовлені специфікою відносин [175, с. 554]. Остаточного питання на користь самотійності договору перевезення було вирішене шляхом включення відповідної договірної конструкції до ЦК УРСР 1963 р. (ст. 358) [669]. Відтак, проблема була вирішеною на користь визнання його самотійним типом договору *sui generis*, який має свої види та підвиди (перевезення пасажирів – перевезення пасажирів різними видами транспорту) [384, с. 71].

В своїх роботах нами була надана оцінка ролі договору перевезення пасажирів в забезпеченні здійснення ним права на свободу пересування (ст. 313 ЦК України) [519, с. 108].

Діючий ЦК України закріпив конструкцію договору перевезення в Главі 64, конкретизувавши основні види перевезень – вантажів (ст. 909 ЦК України) та пасажирів (ст. 910 ЦК України), що не корелює зі ст. 3 Конституції, якою визначено пріоритетність прав людини.

В залежності від сфери застосування можна виділити окремі види договору перевезення пасажирів і багажу: у міжнародному і внутрішньому сполученні; лінійний і трамповий (при перевезеннях пасажирів морським транспортом); рейсовий і чартерний (на повітряному транспорті); у міському, приміському та міжміському сполученні (автомобільним транспортом) та ін.

Яка правова природа цього договору? Відповідь на це питання криється у з'ясуванні підстав класифікації цивільно-правових договорів. Визначення віднесення договору до певного типу на основі критерію його предмету є недостатнім і таким, який відображає цілісну картину. Адже предмет договору складають дії зобов'язаної особи. Ми висловлювалися, що характеристика договору закладена в його визначенні, яке містить інформацію саме про предмет договору та інші його істотні умови. Саме тому предмет договору можна визначити природоутворюючим фактором для «персоніфікації» чи індивідуалізації договору» [513, с. 132]. Такий підхід зумовлений тим, що договір вважається укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору (ст. 638 ЦК України). Ці аргументи базуються

на висновках дисертаційного дослідження І.І. Зазуляка, що предмет договору є системоутворюючим елементом для окремих видів договорів з огляду на правову мету [157, с. 155].

Наразі в теорії цивільного права під предметом договору розуміють дії сторін, саме матеріальне благо, з приводу якого укладається договір, або дії і матеріальне благо в комплексі. Прихильником першого підходу був проф. О.А. Підпригора, який зазначав, що предметом договору є будь-яка дія, бездіяльність чи відмова від вчинення дії [358, с. 350, с. 374]. Прихильником другого підходу є Є.О. Харитонов, який зазначив, що «серед істотних умов будь-якого договору закон конкретно називає лише предмет договору (майно, майнові права, інформація, результат інтелектуальної діяльності тощо) [649, с. 151]. Прихильником третього підходу є В.І. Гавзе, на думку якого предмет договору становлять одночасно як дії, так і матеріальне благо [85, с. 26].

Висловлюємо позицію, що вирішення цього питання є, здебільшого актуальним для речових договорів (щодо передання майна), проте, його результат має значення і для усвідомлення сутності договору перевезення пасажирів.

Цікавим є висловлювання К.Г. Нетеси, що загалом доктрина цивільного права в Україні сприйняла положення німецького цивільного права, згідно з яким предмет договору визначено виходячи з інтересу сторін, що породжує домовленість між ними щодо певного майна, робіт або послуг. Саме цей інтерес має вплив на визначення сутності двосторонньої угоди [323, с. 157].

Вважаємо, що сам інтерес є скоріше усвідомленою метою, заради якої особа вступає у договірне правовідношення. Спосіб досягнення цієї мети (задоволення інтересу) полягає у вчиненні дій: передачі речі, наданні послуги, виконанні роботи. Особливості цих дій і складають предмет договору, який є природоутворюючою істотною умовою, а також умовою, за якою сторони повинні дійти згоди для його укладення.

Щодо категорії інтересу в науковій літературі і досі точаться спори з різних позицій і підходів. Найбільш обґрунтованою є позиція, що інтерес

передбачає усвідомлення суб'єктом потреб і засобів їх задоволення, які існують в об'єктивній дійсності [82, с. 31]. Законний інтерес сучасні вчені пов'язують із усвідомленням необхідності задоволення своїх потреб способом, що допускається, але прямо не гарантується чинним законодавством [508, с. 48].

Законні інтереси перебувають у тісному взаємозв'язку із суб'єктивними правами і юридичними обов'язками. Об'єктивна складність наукового обґрунтування класифікації законних інтересів полягає в тому, що вони є категорію, що перебуває за рамками деталізованих суб'єктивних прав і юридичних обов'язків учасників правовідносин. Саме тому визнаємо, що договір як регулятор відносин між особами, є не лише актом саморегуляції, який має своїм змістом умови, виражені у взаємних правах та обов'язках сторін, але і їх законних інтересах. Не дарма Р.Б. Шишка його визнав мононормативним, або взагалі мононормою як джерелом цивільного права [647, с. 71]; є регулятором відносин виключно між їх учасниками [647, с. 73]; мононормою, що встановлюється самими учасниками цивільних правовідносин [647, с. 77]; як мононормативний рівень регулювання [647, с. 45]. Логічним наслідком такого підходу Р.Б. Шишки є його судження, що ці мононорми (договори) надають учасникам правовідносин можливості для самоорганізації і саморегулювання [647, с. 17].

Найбільш аргументована наразі систематизація (типізація) договорів запропонована Л.К. Веретельник, яка розробила дворівневий критерій класифікації. Перший можна назвати умовно традиційним, а от другий рівень (функціональний) відображає внутрішню спрямованість та механізм, мету договору, як загальну так і спеціальну [71, с. 12].

Окремими науковцями, зокрема, В.О. Горєвим обґрунтовується позиція, що такою метою є не сама дія зобов'язаної особи, а її економічний та юридичний результати, на досягнення яких вона спрямована [497, с. 92; 95, с. 119]. Такими І.С. Лукасевич-Крутник визначила сам корисний ефект, який

отримує замовник транспортної послуги внаслідок переміщення за допомогою транспортного засобу [255, с. 215].

Вважаємо, що досягнення такого правового та економічного ефекту і є метою сторін цього договору. Мета зумовлюється інтересами сторін (учасників), визначає їх прагнення до досягнення певного економічного та правового результату, а відтак, визначає спрямованість поведінки, яка піддається правовому регулюванню договором як актом саморегулювання поведінки сторін, так і актами цивільного законодавства. Саме ці аргументи дозволили нам судити про споживчий характер правовідносин із перевезення пасажирів, в якому пасажир задовольняє свою потребу, формалізовану як право на свободу пересування і реалізовану у договорі перевезення пасажирів.

Перевезення осіб як доставка їх до певного пункту призначення має самостійну мету і складає єдиний предмет окремого самостійного договору перевезення пасажирів, проте, він може бути частиною умов іншого договору, – наприклад, про надання туристичних послуг. Характеризуючи договір перевезення пасажирів, варто виходити з усвідомлення його мети, відповідного їй предмету та сутності урегульованих ним відносин.

Визначаючи самостійність договору перевезення серед інших договірних типів і його вид – договір перевезення пасажирів, ми звернули увагу на підхід О. С. Іоффе, який пов’язував розвиток договірних форм із історичним процесом, коли певні договірні форми прагнуть до найближчого за змістом договірного типу. На етапі «переростання кількості в якість» нормативне регулювання доходить закріплення окремої договірної конструкції на основі «типу» [175, с. 103]. Саме на етапі усвідомлення специфічності транспортної послуги з перевезення, її унікальності, унікальності мети діяльності, якою здійснюється перевезення відбулося закріплення самостійного типу договору перевезення (а не договору підяду чи змішаного договору). Більш того, визначальними є і аргументи проф. А.О. Собчака, який вважав змішані договори проміжною стадією виникнення та нормативного закріплення нових договорів, які перш ніж отримати законодавче визнання як самостійного

договірному виду, проходять стадію змішаного чи комплексного договорів [558, с. 61-66] та А.В. Волкової, яка визнала, що змішаний договір не є самостійним типом договору чи його видом, а лише характеризується множинністю своїх предметів [80, с. 107]. Розуміємо цю тезу так, що йдеться про те, що в основі змішаного договору лежить не лише множинність предметів, але й множинність відносин (які мають різну економічну сутність) в основі одного системного правовідношення (яке по аналогії до «змішаного договору» можна назвати «змішаним правовідношенням»). З цього слідує логічний висновок, що у договорі перевезення мета одна, і один предмет, і одне правовідношення, – перевезення вантажу чи пасажирів.

Задоволення потреб пасажирів у переміщенні у просторі і, відповідно, його інтересу дістатися певного місця призначення відбувається шляхом його виконання дій перевізником, які за своїми характеристиками відповідають ознакам послуги. Проте, враховуючи особливості даних послуг і той факт, що і законодавець вивів договір перевезення в окрему Главу 64 ЦК України, є достатньо підстав стверджувати, що сутність договору перевезення полягає не просто у наданні послуг перевізником, а саме специфічних транспортних послуг з перевезення, які зумовлені особливостями експлуатації різних видів транспорту та транспортної інфраструктури.

В цивілістиці прийнято диференціювати договори підряду та послуг, виявляючи при тому ті особливості, які властиві договорів перевезення, тим самим доводячи віднесеність договору перевезення до специфічного виду договорів послуг. Найбільш повно розмежував ці два типи договорів А.Б. Гриняк [109, с. 117 – 118].

Однак, і тут не обходиться від складнощів. Так, проф. Ю.Х. Калмиков вважав, що підряд є різновидом договору послуг, вбачаючи в послугах будь-яку діяльність чи роботу (у філософському розумінні роботи як діяльності, а не звичному для науковців сьогодення розуміння роботи як такої діяльності, яка призводить обов'язково до матеріалізованого результату) [182, с. 42].

Визначаємо, що характерними рисами, властивими договору перевезення пасажирів як договору про надання послуг є: нематеріальний, неуречевлений результат діяльності перевізника, задоволення нематеріальних потреб пасажирів; споживання блага (перевезення) пасажиром в процесі його надання; невіддільність послуги від діяльності перевізника, неможливість зберігання, надання послуг пасажирів за допомогою транспортного засобу.

Терехов Р.Г. звернув увагу, що наразі в Європі актуалізоване питання на рівні DCFR. В цих правилах роботи (підряд) визначено підвидом договору послуг (Книга IV. Частина С. Послуги. Глава 3 Підряд) [605, с. 56].

Враховуючи специфіку експлуатації транспорту, правове регулювання надання цих послуг здійснюється засобами транспортного законодавства, що знову ж таки, дає підстави відносити цей договір до одного із видів транспортних договорів. На це звертали свою увагу К.Г. Нетеса [323, с. 155] та І.С. Лукасевич-Крутник [254, с. 123].

Наведені аргументи дозволяють визначити місце договору перевезення пасажирів в системі договорів: тип договору (надання послуг) – підтип договору (перевезення) – вид договору (перевезення пасажирів) – підвид (перевезення пасажирів певним видом транспорту).

З погляду на те, що умови договору перевезення пасажирів, які здійснюються транспортом загального користування визначено та закріплено, в основному, актами транспортного законодавства, більшість яких є імперативами, відхід від положень яких не допускається, запропоновано ч. 1 ст. 910 ЦК України викласти в наступній 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».

Окремої уваги заслуговує договір перевезення багажу. В Правилах перевезень пасажирів йому приділена окрема увага. Так, п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України надає його дефініцію як окремого договору. Натомість, п. 40 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, – як одну з умов договору перевезення пасажирів [417]. На морському транспорті, попри назву ст. 184 КТМ України «Поняття договору морського перевезення пасажирів», зміст включає і умову про перевезення багажу [204].

На повітряному транспорті договір перевезення багажу не конкретизовано, проте, підстави та зміст зобов'язання за ним закріплено в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. (факт укладання договору зобов'язує авіаперевізника здійснити перевезення пасажирів і його багажу, який оформлюється багажною квитанцією в момент здавання).

Та обставина, що оформлення багажу співпадає з моментом оформлення на нього перевізних документів, дозволяє зробити висновок про реальний характер договору перевезення багажу.

О.В. Дзера визначив, що для укладення реального правочину недостатньо досягнення згоди щодо істотних умов. Він вважається укладеним, якщо буде вчинено також певну фактичну дію, спрямовану на виконання стороною свого договірного обов'язку (передати річ, сплатити грошову суму) [130, с. 17]. Обов'язок з доставки багажу у перевізника може виникнути лише з моменту передачі і відповідно приймання його перевізником. Реальність договору перевезення багажу визнавала і Я.М. Шевченко [657, с. 127].

Водночас, існують різні підходи в визначенні сутності та наявності самостійної природи договору перевезення багажу. Мінченко А.О. звернув увагу, що наразі в цивілістичній літературі існує кілька поглядів на правову природу договору перевезення багажу: 1) є окремим транспортним договором;

2) перевезення пасажирів та багажу є єдиним транспортним договором [299, с. 47].

Проте, такий антагонізм чи чітка межа в позиціях науковців наразі відсутні. Вважаємо, що насправді, можна говорити про три підходи: 1) договір перевезення багажу є самостійним договором; 2) договір перевезення багажу є самостійним договором, пов'язаним з договором перевезення пасажирів; він має похідний, факультативний та допоміжний стосовно договору перевезення пасажирів характер; 3) перевезення багажу не складає предмет окремого договору, а є лише умовою договору перевезення пасажирів.

Представником першого підходу є проф. Є.О. Суханов, посиляючись на різний предмет і порядок укладання, вважав, що включення в єдине поняття договору перевезення як пасажирів, так і його багажу не надає підстав для висновку про правову єдність цих двох договорів [104, с. 42–43]. Такого підходу тримається і О.М. Нечипуренко [329, с. 171].

Аргументів визнання договору перевезення багажу самостійним договором наразі додають Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., Глава 1 Розділу III яких має назву «Договір перевезення пасажирів та/або багажу».

Нам імponує другий варіант, оскільки в ньому поєднано два предмети (переміщення особи і переміщення речей). Так, М.О. Тарасов вважав, що договір перевезення багажу є додатковим правочином, наявність якого залежить від укладення договору перевезення пасажирів. У тому разі, якщо договір перевезення пасажирів не виконується, то відпадає і можливість договору з перевезення багажу [597, с. 137]. Цю позицію поділяв Б.В. Покровський [376, с. 199] та О.С. Іоффе [175, с. 628].

Третій підхід – висловлений В.В. Вітринським, що перевезення багажу є факультативним зобов'язанням перевізника, яке цілком охоплюється змістом договору перевезення пасажирів, а правовідносини, що виникають із приводу доставки перевізником багажу, який здається пасажиром у пункт призначення, не формує окремого договору з перевезення багажу, окремого від договору

перевезення пасажирів [75, с. 314]. На цій основі базується і ст. 184 КТМ України, назва якої – договір перевезення пасажирів, а зміст включає зобов'язання з перевезення багажу. За змістом Статуту внутрішнього водного транспорту, який виходить з тих же положень, що й ст. 72 Основ цивільного законодавства СРСР, за договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується доставити його, а у разі здавання багажу – і багаж до місця призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі [644, с. 106].

Та обставина, що доставка багажу пов'язана з перевезенням пасажирів, за умови наявності вже укладеного договору перевезення пасажирів і здавання багажу перевізникові, свідчить про факультативний характер договору перевезення багажу по відношенню до основного договору [655, с. 655]. На повітряному транспорті без першого другий не укладається.

З погляду на результати досліджень К.Г. Нетеси, яка досліджувала правову природу допоміжних договорів, договір перевезення багажу можна визначити допоміжним договором (поза межами основного транспортного договору є самостійною договірною конструкцією) [324, с. 139]. Але ця характеристика визначає його не правову сутність, а функціональну. Наразі ж на транспорті практикується послуга перевезення багажу окремо без проїзду пасажирів за плату.

Договір перевезення багажу за функціональним призначенням є допоміжним транспортним договором, факультативним і залежним від укладання основного договору перевезення пасажирів договором; за правовою природою він є самостійним договором, який за ознакою його як правочину можна охарактеризувати як реальний, двосторонній, оплатний; за типом договору – договором про надання послуг.

В силу тих обставин, що транспортне законодавство регулює відносини за участю транспорту, зокрема, перевезення пасажирів, в їх регулюванні вагоме значення також мають імперативи. Втім, їх присутність в регулюванні

відносин з перевезення пасажирів не суперечить принципу свободи договору з наступних підстав.

Коли йдеться про перевезення пасажирів транспортом загального користування, а таких переважна більшість, окрім, хіба що, перевезень пасажирів таксі, ч. 2 ст. 915 ЦК України прямо визнає публічним договором, що не потребує доведення цього. Водночас, індивідуальні перевезення пасажирів перевізником за обраним пасажиром маршрутом за сучасного рівня технологій не обмежуються виключно діяльністю автомобільного транспорту. Так, наприклад, в багатьох країнах практикується перевезення пасажирів велосипедом (велорикша). – популярний вид таксі в Індії, Малайзії, Індонезії, Китаї, та в окремих містах Європи, зокрема в Амстердамі та Барселоні. Популярності у світі набуває «Мототаксі», особливо у великих містах, де пробки на дорогах заважають нормальній швидкості руху транспорту. В Парижі запроваджено діяльність «річкового таксі» [480]. Не одне століття воно було чи не єдиним видом транспорту в Венеції (Італія). Йдеться про перевезення гондол гондольєрами [181], яке наразі переросло з виду перевезення в вид дозвілля, екскурсій і т.п. (перші згадування датуються близько 1094 р.) [94].

В юридичній літературі існування імперативних норм, зокрема тих, які закріплюють групу публічних договорів, пояснюють необхідністю захисту публічних інтересів чи інтересів економічно слабкої сторони договору [105, с. 442] і є винятком з загального принципу свободи договору. Як зазначила Н.С. Кузнецова, це пояснюється «обслуговуючою» роллю держави і права в регулюванні приватних відносин [240, с. 12].

Наявність імперативів в цивільному праві не означає його поглинання чи посягання на нього публічним правом, адже право є універсальним способом регулювання суспільних відносин. Там, де диспозитивні засоби регулювання цивільних відносин не дозволяють досягти бажаного результату, – мають використовуватися засоби імперативного впливу, в тому числі через встановлення правових норм, закріплених в актах цивільного законодавства.

Як зазначила проф. Т.В. Боднар, волевиявлення сторін договору обмежується або і прямо формується законодавцем у випадках, коли йдеться про договори публічного характеру: власне публічні договори (ст. 633 ЦК) [44, с. 71].

В.В. Залеський відмітив, що публічний характер договору перевезення пасажирів породжує наявність обов'язків у перевізника ще до моменту укладання договору: 1) забезпечити усім потенційним пасажиром рівні умови майбутнього договору; 2) створити умови для придбання квитка пасажиром; 3) сформувати систему інформаційного забезпечення з тим, щоб особа могла набути інформацію про майбутнє перевезення [160, с. 15]. Відмічаємо, що ці обов'язки у перевізника закріплено транспортним та споживчим законодавством. Саме публічний характер досліджуваного договору породжує особливість його укладання – за способом як приєднання (ст. 634 ЦК України).

Загалом, договір перевезення пасажирів як публічний, про приєднання визнається більшістю науковців, зокрема, О.М. Нечипуренко [328, с. 74], А.О. Мінченко [299, с. 109-110], Р.Б. Сірко [549, с. 135] та ін. Однак, аналіз ч. 2 ст. 634 ЦК України дозволяє зробити висновок щодо особливостей її застосування щодо правовідносин за договором перевезення пасажирів транспортом загального користування. Договір приєднання може бути змінений або розірваний на вимогу сторони, яка приєдналася, якщо вона позбавляється прав, які звичайно мала, а також якщо договір виключає чи обмежує відповідальність другої сторони за порушення зобов'язання або містить інші умови, явно обтяжливі для сторони, яка приєдналася. Сторона, яка приєдналася, має довести, що вона, виходячи зі своїх інтересів, не прийняла б цих умов за наявності у неї можливості брати участь у визначенні умов договору.

Аналізуючи договір перевезення пасажирів, транспортне та споживче законодавство України, можна дійти висновку, що спеціальні норми транспортного законодавства унеможливають застосування положень ч. 2 ст. 634 ЦК України, оскільки більшість умов договору, в тому числі таких,

якими обмежено певні права пасажирів чи допускають застосування обмежень їх суб'єктивних прав; умов, які звільняють перевізників від відповідальності чи встановлюють обмежену відповідальність є закріпленими чи встановленими нормативно в транспортних статутах та кодексах, Правилах перевезень пасажирів чи надання послуг з перевезення пасажирів.

Водночас, звертаємо увагу, що в ч. 2 ст. 634 ЦК України не йдеться про нормативні (допустимі) обмеження, про які говорить ст. 274 ЦК України та ст. 64 Конституції України, а лише ті, які можуть бути запроваджені стороною (перевізником) «понад» передбачені Конституцією, ЦК України та транспортним законодавством. Відтак, пасажир не може відмовитися від договору, розірвати його з підстав, що особа не знала про наявність обмежень своїх прав, передбачених транспортним законодавством.

Загалом, договір перевезення пасажирів характеризується в спеціальній цивілістичній літературі як двосторонній, консенсуальний та відплатний, а також публічний, за способом укладання – про приєднання. Такої позиції дотримується В.В. Вітрянський [76, с. 138], О.М. Молявко [304, с. 127]. Проте, ці характеристики є загальними, властивими і іншим договорам, а відтак, не є визначальними для встановлення правової природи договору перевезення пасажирів. Обґрунтовуємо в роботі, що в залежності від способу укладання договору він може бути консенсуальним чи реальним.

Загалом погоджуючись з такими характеристиками договору перевезення пасажирів, звертаємо увагу на дискусійні питання, які виникають щодо них. В науці цивільного права загальновизнаним є підхід розуміння договору перевезення пасажирів як двостороннього, або двосторонньо зобов'язуючого.

Беззаперечною є позиція Н.Ю. Голубєвої, що у зобов'язанні може існувати одна мета (за договором купівлі-продажу це передача речі покупцеві у власність), попри те, що у сторін різні цілі та інтереси. Взаємні права та обов'язки складають зміст єдиного зобов'язання; якщо ж ці права та обов'язки різноспрямовані – то один договір є підставою виникнення кількох

зобов'язань [92, с. 407-408]. Солідаризуємося з її позицією, що різні (особисті) цілі сторін у зобов'язанні є, здебільшого, протилежними, що породжує конфлікт інтересів. Водночас, сторони, вступаючи в договірне зобов'язання, узгоджують способи досягнення своїх цілей, чим вичерпується конфлікт інтересів. Звичайно, що в договорі перевезення пасажирів такі інтереси також є протилежними, оскільки у перевізника таким інтересом є отримання винагороди (плати за проїзд), а у пасажирів – здійснення перевезення (переміщення у просторі).

Водночас, примушує замислитися теза Н.Ю. Голубевої, яка базується на висновках В.В. Кулакова [242, с. 77], що «спільна мета зобов'язання повинна визначатися за метою кредитора в отриманні блага, оскільки він є «сильною» стороною й ініціює розвиток самого зобов'язання в його активній стадії» [92, с. 386]. Екстраполюючи цю тезу на зобов'язання за договором перевезення пасажирів, виявляємо абсолютно протилежне: пасажир, заради задоволення потреби якого у пересуванні і укладається договір перевезення, і виникає відповідне правовідношення, – є слабкою стороною договору. Тому пропозиція орієнтуватися у визначенні єдиної мети шляхом орієнтації на блага «сильної сторони» (у даному випадку перевізника) не може бути використана у договорі перевезення пасажирів [3, с. 76], адже і в законодавчих актах ЄС зазначається, що «сильною» стороною договору перевезення пасажирів є перевізник [440, 441]. В частині ж орієнтації на кредитора отримання блага заперечень не виникає.

Водночас, характеристика договору перевезення пасажирів виключно як консенсуального є дискусійною, особливо якщо йдеться про договір перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні чи перевезення пасажирів таксі. Основна проблема полягає в тому, що пасажир, який зайняв місце в транспортному засобі, який слідує за певним маршрутом, здійснив волевиявлення на укладання договору на умовах перевізника та вчинив дію, спрямовану на його укладання, що дозволяє визнавати такий договір реальним. Натомість, в дослідженні О.М. Нечипуренко чітко визначені аргументи на користь визнання договору перевезення пасажирів таксі, яке замовляється через

інформаційно-диспетчерську службу консенсуальним договором, оскільки перевізник та пасажир узгоджують істотні умови договору (пункт доставки та вартість), після чого, виявивши акцепт такого замовлення, перевізник приймає на себе обов'язок подати транспортний засіб та здійснити перевезення пасажирів [328, с. 103].

Варто визнати, що були спроби аргументувати реальний характер договору перевезення пасажирів в маршрутному таксі (Д.І. Половинчик, А.Г. Бикова, Г.П. Савичев [56, с. 121]), проте, у подальшому науковцями була визнана безпідставність такої позиції. О.С. Іоффе зазначав, що якщо перевезення вантажів частіше всього є реальним правочином, то перевезення пасажирів – у всіх випадках є консенсуальним. Це пояснюється тим, що укладання реальних правочинів передбачає передачу речі, у той час як при пасажирському перевезенні переміщуються люди, а не речі [175, с. 623].

Чи не єдиним наразі в Україні науковцем, який аргументує можливість визнання договору перевезення пасажирів реальним, є О.В. Дзера. На його переконання, не можна поширювати характеристику «консенсуального» договору на всі види перевезень пасажирів, зокрема у міському сполученні та у міських електропоїздах, при яких квиток придбавається в салоні транспортного засобу після входження в нього. Такий вид договору перевезення пасажирів має вважатися укладеним після вчинення ним певних дій, зокрема після зайняття ним місця в транспортному засобі, компостування талону, тощо [130, с. 66], валідування картки, оплати електронною карткою, пред'явлення посвідчення про наявність пільг.

Солідаризуємося з його твердженням, що сучасна цивілістична наука поки що не дала адекватної оцінки новелам ЦК України щодо консенсуальності та реальності цивільних договорів. Він зазначив, що М.М. Сибільов та Є.О. Харитонов пов'язують реальний характер правочину моментом його укладання, яким є момент передачі речі, а відтак недооцінюють зміст ч. 2 ст. 640 ЦК України, в якій укладеність реального

договору пов'язується не лише з передачею відповідного майна, а й з вчиненням певної дії [130, с.66].

На жаль, аргументи, наведені О.В. Дзєрою, нівелюються змістом ч. 1 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт», яким закріплено, що договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду [386].

Вважаємо, що в основу вирішення питання на користь визнання договору перевезення пасажирів реальним чи консенсуальним має бути покладене визначення способу волевиявлення сторін на укладання договору (завчасно придбанням проїзного квитка чи посадкою до транспортного засобу у міському та приміському сполученні).

Наразі існує проблема і з визначенням договору перевезення виключно як оплатного. Дійсно, ст. 910 ЦК України покладає на пасажирів обов'язок сплати вартості проїзду. З іншого боку, мають місце пільгові перевезення пасажирів та організація безкоштовного обслуговування маршрутів (перевезення пасажирів міським транспортом). Чи є достатньо підстав визнавати підставою виникнення таких відносин між перевізником та пасажиром цивільно-правовий договір?

Свого часу І.Б. Новицький висловив точку зору, що відсутня різниця між послугою, яка надається оплатно і послугою, яка надається безоплатно [333, с. 59]. З цим погоджуємося абсолютно, оскільки безоплатні перевезення пасажирів міським транспортом загального користування вже запроваджено в окремих містах світу (з 1-го січня 2019 р. – в Люксембурзі; Скуодас (Литва); трамваї в центральному районі (CBD) Мельбурна (Австралія); проїзд автобусами Metroshuttle в центрі Манчестера; автобусами FreeBee Роттерхема (Англія); громадським транспортом Rōde Orm Марієхамн (Фінляндія); Акюрейрі (Ісландія); Веленьє (Словенія); автобусами Mons Intra Muros міста Монс (Бельгія); автобусами міста Вітре (Франція); Лівіньо (Італія); автобусами GO KL City Bus міста Куала-Лумпур (Малайзія); Chapel Hill Transit Північної Кароліни (США); Metromover Майамі (США).

Організатор перевезень бере на себе зобов'язання здійснити компенсаційні виплати перевізникові за виконані договори перевезення пасажирів-пільговиків. Іншими словами, сторонами такого договору є організатор і перевізник, а пасажир-пільговик є третьою особою, на користь якої укладено даний договір.

Така структура відповідає вимогам ст. 636 ЦК України, яка закріпила положення договору на користь третьої особи (договору, в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі). Ч.2 зазначеної статті закріплює, що виконання договору на користь третьої особи може вимагати як особа, яка уклала договір, так і третя особа, на користь якої передбачено виконання, якщо інше не встановлено договором або законом чи не слідує із суті договору.

Крім того, зі змісту ч. 3 ст. 636 ЦК України слідує, що з моменту вираження третьою особою (в даному випадку – пасажир) наміру скористатися своїм правом сторони не можуть розірвати або змінити договір без згоди третьої особи (пасажир), якщо інше не встановлено договором або законом. Це положення відповідає змісту ст. 915 ЦК України, згідно якої перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, слідує, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи. Положення ст. 636 ЦК України також узгоджуються з положеннями ст. 511 ЦК України, згідно якої зобов'язання не створює обов'язку для третьої особи (у даному випадку – пасажир). У випадках, встановлених договором, зобов'язання може породжувати для третьої особи права щодо боржника та (або) кредитора.

Такий підхід щодо розуміння структури правовідношення з перевезення за участі пільгової категорії пасажирів відповідає приватно-правовій сутності досліджуваних правовідносин і не виключає їх із сфери предмету цивільно-правового регулювання.

Звичайно, що права пасажирів мають бути забезпечені рівною мірою, як щодо оплатних, так і щодо перевезень, які здійснюються на безоплатній основі.

Сутність послуги з перевезення пасажирів є незмінною незалежно від її оплатності чи безоплатності. Тому права пасажирів мають забезпечуватися рівною мірою. З цією метою обгрунтовано необхідність поширення положень глави 64 ЦК України на безоплатні перевезення пасажирів та запропоновано доповнити ст. 910 ЦК України частиною 4 наступного змісту: «4. Умови договору перевезення пасажирів, визначені транспортними кодексами та статутами, правилами перевезень пасажирів, є чинними і для безоплатного договору».

Доходимо висновку, що безоплатність перевезення пасажирів за договором, якщо замовник перевезень і перевізник домовилися про компенсацію вартості перевезень не визначає неоплатність такого договору, що і дозволяє поширювати норми актів транспортного законодавства на всі перевезення, – оплатні, так і безоплатні для пасажирів.

Отже, договір перевезення пасажирів є підставою виникнення зобов'язального правовідношення між перевізником і пасажиром (юридичним фактом) і їх регулятором. Він є видом самостійної договірної конструкції. Його предмет складають дії з надання послуги пасажирів. Перевезення пасажирів транспортом загального користування є публічним договором, за способом укладання про приєднання. Основним способом регулювання відносин з перевезення пасажирів є нормативний, що не применшує ролі договору в його значеннях правочину, правовідношення та зобов'язання. При цьому, застосування імперативів нормативного регулювання перевезень пасажирів є виправданим з точки зору забезпечення прав пасажирів, проте вбачається необхідність його удосконалення.

Договір перевезення багажу за функціональним призначенням є допоміжним транспортним договором, факультативним і залежним від укладання основного договору перевезення пасажирів договором; за правовою

природою він є самотійним договором, який за ознакою його як правочину можна охарактеризувати як реальний, двосторонній, оплатний; за типом договору – договором про надання послуг.

4.2. Сторони договору перевезення пасажирів

Згідно нормативного визначення договору перевезення (ст. 908 ЦК України) та договору перевезення пасажирів (ст. 910 ЦК України) слідує, що сторонами договору перевезення пасажирів є перевізник та пасажир. Вони взаємозобов'язані, при тому, що повинні дотримуватися Правил перевезення.

Ст. 915 ЦК України закріпила, що перевезення, яке здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи.

Щодо визначення перевізником за договором перевезення пасажирів транспортом загального користування юридичної особи, ми неодноразово звертали свою увагу на те, що, напевно, законодавець мав на увазі суб'єкта підприємницької діяльності, що надавало б додаткових гарантій забезпеченню прав пасажирів та урегульованості відповідних правовідносин. Це витікає з актів транспортного законодавства, та законодавства з ліцензування діяльності у сфері перевезень пасажирів, яке передбачене на всіх видах транспорту, окрім гужового, мото-, вело-, індивідуального електротранспорту. Так, в п. 3 Ліцензійних умовах провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом від 02.12.2015 р. № 1001 [253] закріплено, що їх дія поширюється на суб'єктів господарювання юридичних та фізичних осіб – підприємців, які здійснюють господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом,

міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (далі – господарська діяльність).

Проте, визначена вада ст. 915 ЦК України не усунена. Саме тому пропонуємо ч. 1 ст. 915 ЦК України викласти в наступній 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».

Принагідно зазначити, що в нормативно-правових актах, в тому числі диференційовано до різних видів транспорту, міститься достатньо велика кількість визначень «перевізника»², які, попри загальну відмінність, мають загальні ознаки: 1) надання транспортної послуги; 2) є суб'єктом підприємницької діяльності; 3) має ліцензію, яка визначає спеціальну правосуб'єктність його як суб'єкта господарювання. Загалом, на ці ознаки звернула свою увагу і І.С. Лукасевич-Крутник [255, с. 167].

Ми вже звертали увагу на особливість, закріплену в пп. 4 п. 7 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, де перебачено, що їх дія не поширюється на правовідносини, в яких використовуються транспортні засоби, які належать фізичним особам і використовуються ними для задоволення власних потреб, що не має на меті отримання прибутку. Такий підхід не сприяє захисту прав пасажирів у випадках: здійснення діяльності перевізником нелегально; здійснення перевезення безоплатно [515, с. 103]. Вважаємо, що і в подібних випадках такі перевізники мають дотримуватися Правил перевезень пасажирів.

Наведемо приклад. Влітку 2017 року переможниця конкурсу співаків караоке-клубів м. Запоріжжя у якості винагороди отримала сертифікат на право безкоштовної поїздки до Азовського моря від служби «Іван-таксі»,

² «Перевізник». Законодавство України. Офіційний портал Верховної Ради України : веб-сайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/a#Find>

щоправда, у цьому сертифікаті особа не була персоніфікована. Після замовлення авто виявилось, що служба «зэкономила» і виконавцем є приватна особа, яка запропонувала спільну подорож на BlaBlaCar. Авто виявилось поломаним і довелося чекати його ремонту на СТО. В процесі подорожі авто потрапило в ДТП. Його замінив власник «Іван-таксі» на своєму Mercedes-Benz. Але і він потрапив в ДТП, після чого пасажирці було надано старенький іржавий Opel. Водій, перебуваючи в піднесеному стані прискорювався до 180 км/год та не реагував на вмовляння пасажирки.

Якими нормами керуватися для таких випадків? Тим, яке регулює публічну обіцянку за результатами конкурсу (Глава 78 ЦК України)? Напевно що ні. Але ж ЦК України (ст. 910) та Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту орієнтовані на оплатне перевезення пасажирів. Тож, питання, яке поставлене нами в п. 2.1. дисертаційного дослідження щодо характеристики правовідносин з безоплатного перевезення пасажирів і відповідно, яким договором і нормативно-правовими актами забезпечено охорону і здійснення прав такого пасажирів. Як бути у випадку, коли перевізником проводиться акція і пасажирів випала безкоштовна 20-а поїздка? Чи будуть забезпечені та захищені права пасажирів так само, як і у випадку оплатного проїзду. Напевно що ні. Але мають. Тільки відповідні правові підстави для того відсутні. Вважаємо, що для вирішення цього питання варто в законодавстві закріпити норму щодо визнання статусу пасажирів у разі укладання ним договору незалежно від того, здійснюється перевезення на платній чи безоплатній основі.

В наведеному випадку вбачаємо також порушення споживчого законодавства щодо права на достовірну та повну інформацію, але в такому випадку споживче законодавство має передбачати свою дію і щодо випадків, коли товари, роботи, послуги надаються на безоплатній основі.

Крім того, має бути закріплений механізм забезпечення безпеки споживача. Право особи на безпеку виходить на перший план. Звичайно, одними лише засобами цивільно-правового характеру вплинути на поведінку

перевізників, їх водіїв неможливо. Має бути комплексне рішення цього питання, – через застосування імперативів, та втручання держави на поведінку водіїв перевізників (перевізників) шляхом закріплення вимог їх правового статусу через ліцензування діяльності, високу вартість ліцензій як способів входження «на ринок» перевезень та наявність дієвого механізму реагування на випадки порушень прав пасажирів), ефективна діяльність державних органів.

Ефективність вирішення цього завдання, – завдання забезпечення прав пасажирів полягає не лише у формуванні охоронного механізму (постфактум), скільки у створенні дієвих передумов превентивного характеру, які б унеможливлювали порушення прав пасажирів.

Так, наприклад, у Франції «табличку» водія таксі таксомоторного підприємства G7 отримати важко і дорого. Інколи вони навіть передаються у спадщину чи перекуповуються за 100-200 тисяч євро! Крім того, для отримання ліцензії водія таксі слід пройти курс навчання в 250 годин та заплатити внесок у розмірі 1,5 тисячі євро. Очевидно, такий водій не буде нехтувати ні правилами, ні правами пасажирів, оскільки це загрожує йому втратою ліцензії.

О.М. Нечипуренко звернув свою увагу, що перевезення пасажирів маршрутним таксі у рейсовому режимі має ускладнену суб'єктну структуру, виокремивши в ній замовника перевезень [328, с. 86]. Звичайно, між органом місцевого самоврядування (замовником перевезення) і перевізником мають місце організаційні правовідносини. Але ж вони відповідають конструкції організаційного попереднього договору, який забезпечує можливість укладання інших договорів. Цим навіть можна обґрунтовувати визнання ОМС учасником правовідносин з перевезення пасажирів та застосування положень ст. 636 ЦК України (договору, укладеного на користь третьої особи). Вважаємо, що тут мають місце хоч і взаємопов'язані, але самостійні відносини. ОМС лише створює передумови, організовує функціонування та встановлює нормативи щодо нього (ліцензійні умови), що є публічними

відносинами; перевізники ж та пасажир є самостійними сторонами договору перевезення пасажир.

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? Раніше вже наводилося рішення у справі *Sibley v. City Service Transit Co.* (1949) [730], в якому суд вирішив питання на користь представницьких відносин. Залучення «фактичного перевізника» регламентовано п. 5 Глави 1 Розділу XV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., якими визначено, що у випадку виникнення зобов'язань перед пасажирами на рейсі, відповідальним за надання обслуговування та виплату компенсації є фактичний перевізник. Звертає увагу, що попри закріплення ч. 1 ст. 902 ЦК України обов'язку особистого надання послуги, в ст. 910 ЦК України йдеться про обов'язок перевезти пасажир до пункту призначення, проте, не йдеться про його особисте виконання. Але в такому випадку залишається відкритим поставлене нами питання. Вважаємо, що його вирішення можливе шляхом внесення змін до законодавства на основі англо-американської доктрини інституту представництва, де відповідальність принципала (фактичного перевізника) по відношенню до третьої особи (пасажир) повинна визначатися його правовим становищем як розкритого (*disclosed*), частково розкритого (*partially disclosed*) чи нерозкритого (*undisclosed*).

Окремі аспекти правового становища пасажир як сторони договору перевезення є предметом дослідження в підрозділах 2.2 та 4.4 даного дослідження.

Пункт 75 ст. 1 ПК України визначає, що пасажиром є фізична особа, яка перевозиться повітряним судном відповідно до договору перевезення [366]; п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, – фізичну особу, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа (з моменту

прибуття на вокзал для здійснення поїздки (чи пересадки на інший поїзд) до моменту завершення поїздки) [418]; п. 12 ст. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, – особу, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним [417].

Зазначимо, що оскільки вокзали, аеропорти, станції і т.п. є самостійними господарюючими суб'єктами, то відносини з ними мають самостійний характер. Як правило, перевізники до того відношення не мають. З іншого боку, надаючи інформацію, приміщення для очікування, їжу та воду у разі затримки транспорту, вони виступають представниками відповідного перевізника, проте, і в такому випадку, правові зв'язки існують між перевізником і пасажиром.

Тож, на перший погляд, схожі визначення, але різниця є. Вона визначається: 1) моментом набуття статусу пасажирів; 2) наявністю проїзного документа; 3) характером надання послуги з перевезення пасажирів транспортним засобом.

Нами вже зазначалося, що квиток не визначає наявності статусу пасажирів – він є лише його доказом (як доказ укладання договору цією особою)³. Не визначає його (як сторони договору) і факт прибуття для вокзалу з метою здійснення поїздки (особа набуває статусу з моменту укладання договору перевезення), як і факт перебування в транспортному засобі. Пасажир набуває правомочностей (як сторона договору) з моменту укладання договору перевезення, – з цих підстав договір перевезення і визнається більшістю цивілістів консенсуальним договором [329, с. 100].

На наше переконання, пасажиром слід визнати фізичну особу, яка уклала договір на споживання послуг з перевезення, або на виконання якій

³ Це дозволяє упереджувати зловживання правами і «виселяти» з вокзалів осіб, що їх використовують як тимчасове місце проживання (особи без визначеного місця проживання, роми, та ін.). В м. Запоріжжя на залізничному вокзалі Запоріжжя 2 зазначені особи знайшли спосіб протидії – вони купують найдешевші квитки на електропотяг і, відповідно, перебувають в режимі очікування у якості пасажирів. До того ж, їхніми правами опікуються доброзичливі правозахисні організації. Така ситуація завдає незручностей іншим пасажирам, оскільки на території вокзалу «стоїть» нестерпний сморід.

такий договір укладено, щодо якої перевізник прийняв зобов'язання надати зазначені послуги такій особі.

Визнаємо, що суб'єкти не можуть визнаватися сторонами договору до моменту його укладання. Водночас, транспортне та споживче законодавство орієнтовані на забезпечення та захист прав особи, яка має намір укласти такий договір.

Звичайно, що, здебільшого, сторонами договору є особи, які мають повну дієздатність. Водночас, потребує свого визначення правове становище як пасажирів окремих категорій осіб: діти, люди похилого віку, особи з інвалідністю, пільгові категорії пасажирів.

Незалежно від віку та стану особа є носієм прав, визначених в Книзі 2 ЦК України та умовами договору. Вони мають бути забезпечені.

Якщо договір перевезення укладено батьками (законними представниками) в інтересах своєї дитини, йдеться про законне представництво, оскільки ст. 242 ЦК України передбачено, що батьки (усиновлювачі) є законними представниками своїх малолітніх (фізичних осіб, які не досягли чотирнадцяти років, – ст. 31 ЦК України) та неповнолітніх дітей (фізичних осіб у віці від чотирнадцяти до вісімнадцяти років, – ст. 32 ЦК України).

Нами встановлено, що єдність підходу до прав пасажирів, зокрема, малолітніх та неповнолітніх дітей пасажирів закінчується приписами п. 2 ч. 1 ст. 911 ЦК України (право провозити одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, – але тут йдеться про право батьків, а не дітей) та п. 3 цієї ж статті (купувати квитки для дітей віком від 6 до 14 років за пільговою ціною). Тобто, в обох випадках йдеться про права законних представників дітей, але не про них самих.

Аналіз транспортного законодавства дозволив встановити наступне. На повітряному транспорті дітей поділено на: немовлят (infant – INF) до 2 років та дітей (children – CHD) віком від 2 до 12 років. Причому, діти віком до 2 років перевозяться без надання окремого місця (ЦК України встановлює 6 років), а

віком від 2 до 12 років – на окремому місці (п. 3 Глави 2 Розділу VIII Правил 2018 р.). Крім того, діти можуть перевозитися як у супроводі, так і без супроводу дорослого пасажирів. Звичайно, в останньому випадку йдеться про супровід перевізника. Причому, за категорією «дитина, що перевозиться без супроводу» можуть оформлюватись діти віком від 5 до 14 років у разі внутрішнього перевезення, діти віком від 5 до 16 років – у міжнародному перевезенні [7]. Але чому, коли йдеться про окреме місце – 12 років, а про здійснення перевезення з супроводом – 14?

Наразі ж є необхідність зупинитися на укладенні даного договору фізичними особами, які не досягли 14 років, тобто, які відповідно до ч. 1 ст. 31 ЦК України є малолітніми.

Згідно п. п. 2.28. та 32.16. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [418] діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських (приміських) поїздах тільки в супроводі дорослих. З цього А. Мінченко зробив висновок, що дані особи не є самостійними учасниками договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом [299, с. 121].

Такий підхід не відповідає положенням ЦК України та СК України щодо укладання правочинів за участю законних представників. Інше питання – вік, з якого особа має право самостійного здійснення права на свободу пересування. Г.Ю. Мікрюкова зазначила, що особливість правового становища дітей така, що вони не можуть самостійно, без супроводу дорослих прийняти виконання за договором [289, с. 61]. В свою чергу О.М. Нечипуренко зазначив, що статус особи у віці до 14 років та у віці від 14 до 18 років в розрізі реалізації особою права на пересування та можливості самостійного укладання договору перевезення та приймання виконання за договором; висування претензій за договором і особливості захисту прав та інтересів особи за даним договором наразі в законодавстві чітко не регламентовані, що викликає величезну кількість питань як теоретичного, так і практичного змісту [329, с. 105].

Додає проблем нечіткість нормативного визначення дрібних побутових правочинів, які має право укладати особа, яка не має повної дієздатності. В літературі, зокрема Нечипуренко О.М. та Резніченко С.В. [329, с. 105] та Хейгетова С.Е. зазначають, що тут йдеться не стільки про вартість перевізного квитка, скільки про його значення, оскільки йдеться про просторове переміщення дитини і перебування під контролем батьків.

Вважаємо, що має йтися про: про можливість особи укладати правочини у відповідності до виду своєї дієздатності; про можливість батьків здійснювати контроль над дітьми; про безпеку особи, яка не досягла певного віку; про можливість особи приймати виконання договору перевізником; про можливість особи вільно реалізовувати своє право на свободу пересування у відповідності до ст. 313 ЦК України.

Аналіз чинного законодавства свідчить про непослідовність законодавця у вирішенні цього питання, його нелогічність, суперечливість в позитивному праві, яке забезпечує правове регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту, зокрема, в положеннях ст.ст. 31, 313 ЦК України?

Така ситуація призвела до намагання на залізничному транспорті А. Мінченком аргументувати можливість укладання договору дитиною самостійно особою у віці до 14 років (як дрібного побутового правочину) [299, с. 122]. Проте, не врахована та обставина, що згідно ч. 2 ст. 313 ЦК України особа у віці до 14 років особа має право пересуватися по території України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів та в їхньому супроводі або в супроводі осіб, які уповноважені ними.

Між тим, п. 43 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [417] не дозволяє на міжміських маршрутах перевозити дітей віком до 10 років без супроводження дорослих, за винятком випадків перевезення дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів у сільській місцевості автобусами внутрішньообласних маршрутів та регулярних спеціальних перевезень. Постановою Кабінету Міністрів № 181

від 07.02.2018 р. цей вік повисили до 14 років. Проте, не було вирішене питання щодо перевезень у міському сполученні.

Або зміст ч.2 ст. 313 ЦК України недосконало виписаний і законодавець не мав на увазі місцеві перевезення, або ж Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту є недосконалими в цій частині і потребують відповідних уточнень. Загалом, аналіз дає підстави для висновку про неузгодженість положень ст. 31, 313 ЦК України та актів транспортного законодавства щодо проїзду дітей у віці до 14 років.

Інше питання: відповідно до ст. 14 Закону України «Про освіту» [435], ст. 21 Закону України «Про загальну середню освіту» [406] та ст. 32 Закону України «Про місцеве самоврядування» [430], Постанови Кабінету Міністрів України від 16 січня 2003 р. № 31 [408] передбачено забезпечення у територіальній громаді регулярного безоплатного підвезення до місць навчання і додому учнів та педагогічних працівників (загальнодержавна цільова програма «Шкільний автобус»). Втім, їх положення не достатньо узгоджені з Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (в частині перевезень школярів), хоч і орієнтованих, здебільшого, на комерційні перевезення, але регулюючих відносини між перевізниками та пасажирами.

У свій час М.О. Тарасов висловлювався, що особам, які досягли 14 річного віку, необхідно дозволити самотійно купувати квитки та здійснювати поїздки, а в приміських поїздах дозволити самотійний проїзд дітей шкільного віку [597, с. 126]. Б.В. Покровський, керуючись потребою осіб шкільного віку діставатися до навчальних закладів додавав, що самотійний проїзд дітей шкільного віку без права укладення договору повинен допускатися не тільки в приміському, а й у місцевому та дальньому сполученнях [376, с. 125]. Враховуючи наведені аргументи, вважаємо, що з огляду на важливість фактору перевезення для дитини у віці до 14 років для її безпеки, можливості батьків здійснювати догляд та виховання дитини, реалізацію потреб осіб шкільного віку діставатися навчальних закладів і назад додому, вважаємо за

необхідне уніфікувати законодавство з даного питання на рівні ЦК України, зокрема, ст. 31 та 313.

Для цього пропонуємо:

1. ч. 2 ст. 313 ЦК України викласти в наступній редакції:

«2. Фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, має право на вільне самостійне пересування по території України і на вибір місця перебування.

Самостійне пересування дитини за межами території України дозволяється з 16 років за згодою батьків.

Фізична особа, яка не досягла чотирнадцяти років, має право пересуватися по території України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів та в їхньому супроводі або в супроводі осіб, які уповноважені ними.

На автомобільному та міському електричному транспорті у міському (місцевому) сполученні допускається перевезення дитини без супроводу батьків чи уповноважених ними осіб у віці з 10 років».

2. Доповнити ч. 1 ст. 31 ЦК України п. 3 наступного змісту:

«3. Самостійно у віці з 10 років придбавати квитки для проїзду міським транспортом у міському (місцевому) сполученні чи оплачувати вартість проїзду (крім таксі)».

Стосовно можливості укладання та приймання виконання договору перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом пасажиром у віці від 14 до 18 років мають застосовуватися загальні положення цивільного законодавства щодо дієздатності осіб з частковою та неповною дієздатністю.

Окремої уваги заслуговує статус пасажирів з особливими потребами: вадами зору, слуху та з ураженнями опорно-рухового апарату, що, наразі, є напрямом інклюзивного підходу. Принагідно зазначимо, що ситуація з цією категорією осіб «зрушила» з мертвої точки. До Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» від 21.03.1991 р. було внесено зміни Законом від 19.12.2017 р., яким було внесено цілу низку істотних змін і доповнень, зокрема до назви закону [436]. Назва була змінена на Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні».

Пізніше, Законом України від 02.10.2018 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування терміну «особа з інвалідністю» та похідних від нього» [393] було внесено відповідні зміни до інших нормативно-правових актів. Відповідні слова «інваліди» було замінено словами «особи з інвалідністю».

Варто зазначити, що йдеться, передусім, про реалізацію положень Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю (Конвенція про права інвалідів) від 13.12.2006 р. в редакції від 06.07.2016 р.[210]. І не лише в аспекті зміни акценту щодо найменування осіб з особливими потребами як «осіб з інвалідністю», але й в частині, яка стосується створення умов для можливості цих осіб вільно реалізовувати свої права будь-якій особі (як і осіб без особливих потреб чи з певними вадами).

Визначальною в цьому аспекті є ст. 9 зазначеної Конвенції, яка закріплює право осіб з інвалідністю на доступність. Йдеться про вимогу надання цим особам можливості вести незалежний спосіб життя й усебічно брати участь у всіх аспектах життя, для чого держави-учасниці вживають належних заходів для забезпечення особам з особливими потребами доступу нарівні з іншими до фізичного оточення, до транспорту, до інформації та зв'язку, зокрема інформаційно-комунікаційних технологій і систем, а також до інших об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, як у міських, так і в сільських районах. Ці заходи, які включають виявлення й усунення перепон і бар'єрів, що перешкоджають доступності, повинні поширюватися, зокрема: а) на будинки, дороги, транспорт й інші внутрішні та зовнішні об'єкти, зокрема школи, житлові будинки, медичні установи та робочі місця; б) на інформаційні, комунікаційні та інші служби, зокрема електронні служби та екстрені служби.

Держави-учасниці Конвенції мають вживати заходів для доступності можливостей та поінформованості таких осіб.

В Україні, загалом, політика створення середовища, сприятливого для здійснення своїх прав особами з особливими потребами, зокрема у сфері

здійснення перевезень пасажирів проводиться планомірно, кількома шляхами:

- 1) при будівництві нових об'єктів транспортної інфраструктури (вокзали, зупинки, пристані, аеропорти, залізничні вокзали, санітарні кімнати і вбиральні, ліфти, підйомники, тощо), реконструкції чи ремонту існуючих, на рівні ДБН та СНіП України закріплюються державні вимоги у вигляді архітектурних та санітарних норм до забезпечення відповідності цих об'єктів задоволенню потреб осіб з інвалідністю;
- 2) встановлення критеріїв до пасажирського транспорту (будівництво нового чи імпорт зарубіжного);
- 3) закріплення прав пасажирів-осіб з особливими потребами;
- 4) встановлення норм, які спрямовані на забезпечення здійснення прав пасажирями-особами з особливими потребами.

Водночас, ця політика проводиться не послідовно, повільно, і не всеохоплююче. Найбільш послідовно політика створення умов, сприятливих для здійснення своїх прав особами з інвалідністю, реалізовується на повітряному транспорті, оскільки специфіка повітряних перевезень орієнтована, загалом на міжнародні перевезення.

Проте, як ми вже зазначали на прикладі міжнародного аеропорту м. Запоріжжя, який містить необхідні умови, сприятливі для пасажирів з особливими потребами (вхід до аеровокзалу, зал очікування, камери схову, кабінки паспортного контролю, туалетна кімната, можливість переміщуватися на візку територією аеровокзалу, підвезення до повітряного судна, тощо), але... не посадки до салону повітряного судна! Ліфти, підйомники, безсходові трапи і т.п. – відсутні) [298]. Подібна ситуація з більшістю аеропортів України, не кожен з яких може похвалитися навіть таким переліком «здобутків».

Водночас, в ДП МА «Бориспіль» в 2014 р. розпочав функціонування трап без сходів для безперешкодної посадки/висадки осіб з інвалідністю до/з повітряних суден малої авіації.

На автомобільному транспорті, попри запровадження окремих заходів, спрямованих на забезпечення прав осіб з особливими потребами, зокрема, права на інформацію, на доступність, на мобільність і т.п., ст. 28 Закону

України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» (пп. 4 п. 31-1 Правил), поставлена вимога забезпечення використання на маршруті автобусів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в кількості до 35 відсотків загальної кількості автобусів до 31 грудня 2019 року та до 50 відсотків – з 1 січня 2020 року (пп. 4 п. 31-1 Правил).

Проте, згідно п. 31 Правил вимоги до структури рухомого складу визначаються організатором регулярних перевезень в умовах конкурсу [415]. Саме необов'язковість умов визначення специфіки експлуатації транспорту, пристосованого для забезпечення потреб осіб з інвалідністю викликає найбільше занепокоєння, адже у випадку, якщо організатор з тих чи інших причин не зазначить в умовах конкурсу таких «специфічних» умов, – права даної категорії пасажирів не забезпечуються. Норми, які б зобов'язували такого замовника перевезень в обов'язковому режимі зазначати це, – відсутні. Саме з цих підстав вважаємо, що ті умови конкурсу, які стосуються забезпечення прав осіб з інвалідністю повинні бути встановлені імперативно (як імперативно можуть встановлюватися у якості істотних умов договору умови, визначені законом як істотні).

На залізничному транспорті до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України було внесено ряд істотних змін Наказом Міністерства інфраструктури № 74 від 01.02.2019 р., які стосуються забезпечення прав осіб з інвалідністю (осіб з особливими потребами). Серед них: право на інформацію (п. 38.2 Правил); право на перевезення (пункт 38.3 Правил); на сприяння (п. 38.8 Правил); право на допомогу (п. 37.3 Правил); право на безпеку (п. 37.3 Правил).

Проте, ці права нічим не забезпечені, та й змістовно не відповідають підходам ЄС, а право на первинну медичну допомогу взагалі не визнано.

На повітряному транспорті такий пасажир має попередити перевізника за 48 годин до початку рейсу п. 10 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу). Водночас, авіаційні правила 2018 р. не

забезпечують можливість здійснення перевезення особи з особливими потребами. Більш того, пасажир у разі відмови може втратити квиток, оскільки авіаперевізники часто встановлюють систему штрафів.

Вважаємо, що несправедливим є стягнення 100 % штрафів з пасажирів за відмову у здійсненні перевезення, або ж у випадку неможливості здійснення пасажиром поїздки у випадку захворювання, несумісного з поїздкою (або стану вагітності жінки, коли мають місце медичні протипоказання для цього), а тим паче, є несправедливим, якщо перевізник «перепродав» цей квиток і отримав задоволення у повній вартості такого квитка. Вважаємо, що існує потреба в п.6 ч. 1 ст. 911 ЦК України врахувати такі випадки, надавши право таким пасажирів у таких випадках повернути повну вартість квитка без фінансових втрат.

На повітряному транспорті є протиріччя у визначення суб'єкта, на якого покладається обов'язок забезпечувати здійснення прав особами з інвалідністю. Так, п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, покладають на експлуатанта аеропорту обов'язок вживати заходів для того, щоб пасажирів з особливими потребами або з обмеженою рухливістю мали змогу, окрім іншого... пересуватися від дверей літака до свого місця.

На наше переконання, це обов'язок перевізника, а не аеропорту чи агентів з обслуговування пасажирів. На цій підставі пропонуємо внести зміни до п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, з тексту якої слова: «пересуватися від дверей повітряного судна до свого місця;

зберігати та діставати багаж у салоні повітряного судна;

пересуватися від свого місця до дверей повітряного судна;», – видалити.

Тим паче, що п. 22 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу авіаперевізник повинен забезпечити надання допомоги таким пасажирів під час пересування в салоні повітряного судна [7].

Заслуговує на схвалення підхід законодавця щодо турботи про незрячих та з вадами слуху пасажирів, яких супроводжує собака-поводир. В 2018-19 роках було внесено зміни, якими дозволено супровід осіб з вадами слуху та зору собаками-поводирями безкоштовно без займання ними окремого місця біля ніг кінолога (п. 13 Глави 1 Розділу VIII, п. 4 Глави 2 Розділу XIII Правил).

Перевезення тварин допускається за дотримання ветеринарних правил [331, с. 8]. Те ж – на автомобільному транспорті (п. 83 Правил) [417].

Залізничне законодавство ж зобов'язувало оплатити вартість всього купе і доплатити за собаку, як за 20 кг багажу [418], що автоматично здорожувало вартість проїзду понад як в 4 рази [234]. До п. 10.14 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України внесені виключення щодо оплати за проїзд собаки, проте, оплата повного тарифу купе збереглася.

Відтак, пропонуємо внести відповідні зміни до ч. 3 п. 15.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, виклавши їх в наступній редакції: «Собаки великих порід (вище ніж 45 см у холці) за наявності намордника та повідка (ланцюжка або ремінної прив'язки) перевозяться в окремому купе купейного вагона не більше двох особин. При цьому пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзних документів за кількістю незайнятих місць у купе (крім випадків проїзду особи з інвалідністю з собакою-поводирем) за повним тарифом, крім випадків, якщо цей пасажир належить до осіб, пільги яких визначено законодавством України. У випадку проїзду пасажирів з інвалідністю з собакою-поводирем, інші пасажирів повинні бути попереджені про проїзд в одному купе з собакою-поводирем до моменту придбання ними квитка».

Начебто все правильно, якби не одна проблема – в Україні немає жодної школи для тренування собак-поводирів і їх сертифікації. Взагалі, законодавство лише частково торкається цієї проблеми. Тож, фактично, в законодавстві прогалина. Прикладом порушення прав осіб з собаками-поводирями є випадок, за якого 02.04.2017 р. Анатолія Варфоломеева не

пустили з собакою-поводирем через відсутність необхідних документів на собаку до метрополітену на станції метро «Університетська» в м. Києві [608].

Як виявилось, підготовка і сертифікація таких собак в Україні відсутня. Найближче, вона можлива в РФ та Румунії. Та крім цього існує ще й проблема верифікації цих документів на території України. Юридично, на Україні існує лише одна така собака, оскільки вона містить відповідну сертифікацію собаки-поводиря. Єдиний вихід – запровадження сертифікації в Україні та спрощення процедури її проходження.

Проблемним питанням є здійснення та забезпечення охорони та захисту пільгових категорій пасажирів. Факти порушень прав пільгових категорій пасажирів вражають. Так, у Запоріжжі 14.03.2017 р. водій і один з пасажирів насильно викинули старого з автобуса №18 на зупинці «ТЦ Україна» [617]. У Львові 26.01.2018 р. водій хотів викинути з маршрутки пенсіонерку, яка не хотіла платити за проїзд [618]. У Ковелі 27.11.2017 р. 15-річного сина померлого АТОВця водій змусив вийти з маршрутки, тягнучи хлопця за руку, вирвавши у нього з рук рюкзак і викинувши його з маршрутки, навіть попри те, що у нього був «нульовий» квиток. Водій свій вчинок аргументував тим, що пільговиків багато, собівартість перевезень висока, однак, перевезення пільгових категорій пасажирів влада не компенсує [721]. Останнім часом порушуються пільги ветеранів АТО, особливо осіб з інвалідністю. Доволі часто страждають і пільгові категорії пасажирів, і самі перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів, не отримуючи за те компенсацій [528, с. 73].

Перелік осіб пільгової категорії нами було наведено в Розділі 1 дисертаційного дослідження, коли розглядалися питання соціального захисту в контексті забезпечення права особи на свободу пересування. Серед них і особи, визначені ст. 6 п.19 Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» від 22.10.1993 р.

Пункт 7 ст. 12 зазначеного закону для цих та інших пільгових категорій громадян, вказаних в законі, серед інших, визначає як пільги: безплатний проїзд усіма видами міського пасажирського транспорту, та ін. [451].

Та попри те, що пільги передбачаються законами, фінансування їх надання, здебільшого, не здійснюється за рахунок державного бюджету. Закони України «Про Державний бюджет України» не передбачають, як правило, такої статті видатків. Водночас, в державному бюджеті на 2016 рік статті витрат на компенсацію перевізникам витрат у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян не було передбачено [616]. Така ж ситуація і з бюджетом на 2018 [399] та 2019 роки [400].

Загалом, склалася дивна ситуація, коли держава виконання своєї соціальної функції переклала на плечі перевізників. Втім, зміст ст. 46 Конституції, яка закріплює право громадян на соціальне забезпечення та джерела його фінансування є абстрактним, що не дозволяє чітко вирішувати поставлене питання.

Незалежно від компенсацій та наявності договорів про пільгові перевезення з перевізником, законодавство України про пільгове перевезення окремих категорій громадян продовжує діяти, як і право пільговиків на безкоштовний проїзд. Право проїзду пільгових категорій пасажирів не може бути обмежене і повинне бути забезпечене перевізником (позиція Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ в ухвалі від 23.11.2016 р. по справі № 752/16965/15-ц [624]). Загалом, пасажира-пільговика не має турбувати, компенсовано перевізникові витрати на їх перевезення, чи ні. Тому перевізники вдаються до стягнення компенсації витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів в судовому порядку. Приміром тому є судова справа № 918/401/18 [482], в якій за позовом перевізника Товариства з обмеженою відповідальністю «Вікторія Транс С» до управління праці та соціального захисту населення виконавчого комітету Рівненської міської ради та до управління транспорту і зв'язку виконавчого комітету Рівненської міської ради про стягнення заборгованості в сумі

245 754, 48 грн. Суд постановив рішення про стягнення цієї суми з Управління праці та соціального захисту населення виконавчого комітету Рівненської міської ради, відмовивши у стягненні її з управління транспорту і зв'язку.

Подібна справа – рішення за позовом Приватного підприємства «Луч» до Управління соціального захисту населення Лиманської (Краснолиманської) міської ради про стягнення 61922,00 грн. [380].

Таким чином, пасажир-пільговики, яким безпідставно відмовлено у здійсненні перевезення мають право звернутися до суду за захистом свого порушеного права. Прикладом служать рішення у судових справах, зокрема, рішення Богунського районного суду м. Житомир від 22.10.2018 р. у справі № 295/5858/16-ц [481]. Згідно матеріалів справи пасажирові було відмовлено у задоволенні права на звільнення від сплати вартості за проїзд у громадському транспорті відповідно Закону України «Про статус ветеранів війни і гарантії їх соціального захисту». Внаслідок порушення зазначеного права відповідачами (ТОВ «САВ-ТРАНС» та ТОВ «Компанія «Житомиравтотранс»)) він поніс матеріальні витрати, а також зазнав моральної шкоди. Відмова обґрунтовувалася відсутністю фінансування. Суд дійшов висновку, що перевізником ТОВ «САВ-ТРАНС», без наявності законних підстав, самовільно встановлено обмеження у перевезенні пільгових категорій громадян, які поширилися на необмежене коло осіб, у тому числі позивача. На користь позивача було стягнуто 1000,00 грн. моральної шкоди.

В іншій справі № 752/16965/15-ц [624] за позовом пасажира до Приватного підприємства «Васильківтрансавто», Державного підприємства «Київпассервіс» про захист права споживача ситуація взагалі тупикова.

Згідно матеріалів справи, ні органами виконавчої влади, ні органами місцевого самоврядування не було укладено жодного договору з ПП «Васильківтрансавто» на перевезення пільгових категорій громадян всупереч неодноразових звернень відповідача щодо вжиття заходів з врегулювання порядку здійснення таких перевезень. Відповідно ж до вимог ст. 37 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільному перевізнику, який

здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, забороняється відмовлятися від пільгового перевезення, крім випадків, передбачених законом. Безпідставна відмова від пільгового перевезення тягне за собою відповідальність згідно із законом.

Така позиція закріплена і в рішенні Європейського суду з прав людини від 18.10.2005 року у справі «Терем ЛТД, Чечеткін та Оліус проти України» [484], в якому зазначено, що відсутність бюджетних коштів, передбачених у видатках Державного бюджету України, не виправдовує бездіяльність боржника і не є підставою для звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання (аналогічна правова позиція викладена в постанові Верховного Суду України від 15.05.2012 у справі №11/446).

Подібна ситуація і з пільговим перевезенням пенсіонерів. Вважаємо, що виходом із ситуації має стати запровадження електронної системи обліку та розрахунків. Законодавчою основою стало прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» від 17 січня 2017 р. [392].

Визначаємо, що правовий статус пасажиря як сторони договору визначається не лише положеннями ЦК України та актами спеціального транспортного законодавства, якими врегульовано відносини з перевезення пасажиря, а й іншими актами, якими визначено соціальні та інші пільги, що зумовлює специфіку правового становища дітей, пільгових категорій пасажирів, осіб з інвалідністю. Права саме цих категорій пасажирів є найменш нормативно визначені та забезпечені, що і є основною причиною їх порушень.

4.3. Зміст договору перевезення пасажиря

Складність полягає в існуванні двох розумінь змісту договору: як договірного правовідношення – суб'єктивні права і юридичні обов'язки; як договору – де за ст. 628 ЦК України зміст договору становлять умови (пункти),

визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства. Загалом, і сам договір розглядається через призму його правочинної та зобов'язальної природи. Притому, що останнє характеризує його як правовідношення.

Р.Б. Шишка визначив, що умови договору, які і складають його зміст є окремим проявом умов зобов'язання взагалі. Їх формалізовано як умови для узгодження можливості домовленості сторін, визначення умов виконання договірною зобов'язання, для визначення типової приналежності договору. Традиційним є також поділ умов договору на істотні, звичайні та випадкові [655, с. 204; 52, с. 313].

Нам імпонує позиція В.В. Луця, який зазначив, що зміст договору як спільного вольового юридичного акту сторін становлять умови, щодо яких вони дійшли згоди, та умови, які приймаються ними як обов'язкові внаслідок чинного законодавства (ч. 1 ст. 628 ЦК України). На його переконання, зміст договору складають умови, щодо яких сторонами досягнена домовленість [667, с. 596]. Оскільки договір є підставою виникнення цивільно-правового зобов'язання, то його зміст розкривається через права і обов'язки його учасників, які визначені через умови договору.

Згідно ч. 1 ст. 638 ЦК України договір вважається укладеним, якщо між сторонами в необхідній формі досягнуто згоди за всіма істотними умовами. Такими є: умови щодо предмету договору; умови, визнані законом; умови, які є необхідні для даного типу договорів; умови, на яких наполягає одна із сторін.

В своїх роботах ми обґрунтовували, що предметом договору перевезення пасажирів слід визнавати послуги (дії перевізника з безпечного переміщення пасажирів у просторі, здійснення яких є немайновим благом для пасажирів, що споживається ним в процесі здійснення права на свободу пересування) [525, с. 73].

Наразі ні ЦК України, ні спеціальне транспортне законодавство не містить переліку умов, які б визначалися як істотні. Тому І.С. Лукасевич-Крутник запропонувала закріпити їх в запропонованій ст. 913² ЦК України, яка

б передбачала, що істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін досягнуто згоди. При цьому ч. 2 ст. 913² ЦК України вона пропонує визнати предметом договору транспортну послугу, під якою слід розуміти діяльність з переміщення пасажирів, багажу, вантажів, пошти за допомогою транспортних засобів [255, с. 410].

З погляду на структуру та зміст ЦК України, особливості формалізації окремих типів договірних конструкцій, такий підхід може негативно вплинути на чіткість та логіку регулювання зобов'язань із договорів, оскільки оплатність договору закладено в конструкцію договору на підставі ст.ст. 909-910 ЦК України та ст. 916 ЦК України, а строк, – ст. 919 ЦК України, – відсутня потреба у повторях. Тому відсутня потреба у переобтяженні ЦК України подібним дублюванням.

На теоретичному рівні погоджуємося з такими визначеннями, проте, з погляду на структуру та зміст ЦК України, особливості формалізації окремих типів договірних конструкцій, такий підхід може негативно вплинути на чіткість та логіку регулювання зобов'язань із договорів. Адже, як зазначалося вище, за ч. 1 ст. 638 ЦК України до істотних умов віднесено: предмету договору; умови, визнані законом; умови, які є необхідні для даного типу договорів; умови, на яких наполягає одна із сторін.

Інша справа, що дійсно, як не парадоксально, такі умови, як час та місце відправлення та час та місце прибуття як умови договору навіть не згадуються в жодному транспортному акті і сприймаються як «саме собою зрозуміле». Звичайно, їх можна визнавати як умови, які є необхідні для даного типу договорів, але все ж таки, виходячи з позитивіського підходу вважаємо за необхідне, задля забезпечення прав пасажирів, аби ці умови були визначені. Тим більше, що за договором перевезення пасажирів транспортом загального користування, особливо коли йдеться про маршрути та рейси, ця інформація (доречі, вимоги до неї закріплено Правилами перевезень пасажирів, в тому

числі на основі споживчого законодавства) є публічною (міститься в транспортному засобі (автомобільному, залізничному), зовні транспортного засобу та інформаційно-довідкових дошках, табло, тощо).

Є.О. Харитонов звернув увагу на ту особливість, що до змісту договору, окрім погоджених сторонами умов входять ті положення (умови), щодо яких ними виражена згода на обов'язковість в силу дії чинного законодавства [649, с. 145]. Іншими словами, погоджуючись на укладання договору (у даному випадку договору перевезення пасажирів), сторони погоджуються на дію умов, визначених нормативно. Відтак, воля і волевиявлення сторін формується під впливом приписів правових норм, в яких закріплено ідеальну модель правовідносин. Договір же є індивідуальним правовим актом, у якому ідеальна і абстрактна водночас модель взаємовідносин сторін наповнюється конкретним змістом, як висловився Є.О. Харитонов, набирає своєї «плоті та крові» [649, с. 145].

При перевезеннях пасажирів транспортом загального користування сторони домовляються про предмет договору (надання послуг з перевезення пасажирів), ціну, строк (час відправлення та час прибуття), місце виконання (місце відправлення, маршрут, місце прибуття). Але фактично, сторони не вирішують цих питань. Всі вони як оферта пропонуються перевізником. Пасажир лише погоджується на укладення договору перевезення на умовах перевізника або ні (свого роду, обмежена свобода договору). Більш того, з метою охорони, забезпечення та захисту прав пасажирів нормативно визначений як порядок виконання договору, в якому особа-пасажир здійснює свої суб'єктивні права за договором та здійснює, відповідно, своє природне право на свободу пересування, так і порядок його укладання і припинення, що закріплено транспортними статутами та кодексами, правилами перевезень пасажирів, та, почасти, споживчим законодавством в частині, яка не забезпечена транспортним законодавством.

Погодимося з позицією Є.О. Харитонова, що немає ніякого сенсу включати до умов договору сторонами ті умови, які визначені нормативно

обов'язковими для даного типу та відповідного виду договору, дублювати їх, оскільки сторони повинні керуватися ними незалежно від того, включені вони в договір чи ні [649, с. 146]. Договір же, який укладений сторонами з дотриманням вимог, необхідних для договору перевезення пасажирів, у тому числі у відповідності до Правил перевезень пасажирів відповідним видом транспорту, мають обов'язкову силу для сторін.

Зміст договору конкретизується в суб'єктивних правах і обов'язках сторін, які є: моделлю поведінки (Є.О. Харитонов) [649, с. 104], мірою можливої поведінки та вимогою належної поведінки (Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишка, Н.С. Кузнєцова) [653, с. 86; 648, с. 105; 658, с. 86–87].

Традиційно суб'єктивне цивільне право характеризується через так звану «тріаду» можливостей. Згідно з цією характеристикою наявність цивільного права означає для уповноваженої особи: 1) можливість поводитися певним чином; 2) можливість вимагати певної поведінки від інших осіб; 3) можливість отримати захист порушеного права за допомогою суду, державних органів тощо [633, с. 73]. Р.Б. Шишка доповнив їх наступними елементами: правом визначати засоби забезпечення свого суб'єктивного права зверненням до носіїв кореспондованого цьому праву юридичного обов'язку; гарантовану кореспондованість зобов'язаннями інших осіб; можливість застосування державного примусу в разі відмови зобов'язаних осіб від добровільного виконання покладеного на них обов'язку; можливість самостійно визначати доцільність звернення за допомогою до суду чи застосовувати інший порядок захисту своїх суб'єктивних прав [653, с. 85].

Загалом, суб'єктивні права пасажирів закріплено в ст. 911 ЦК України та конкретизовано в актах транспортного законодавства. Серед них: 1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком; 2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця; 3) купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною; 4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами);

5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби; 6) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами); 7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом.

За визначенням Р.О. Стефанчука характерною ознакою суб'єктивного права є його забезпеченість кореспондуючим обов'язком [577, с. 103], який забезпечує принцип синхронності в механізмі правового регулювання [577, с. 170].

О.С. Іоффе свого часу висловився, що у той час як завдяки суб'єктивному праву створюється можливість здійснення власних дій для тих осіб, яким воно надано, саме обов'язок призводить до можливості здійснення певних дій іншими особами. Відповідно особа, якій належить суб'єктивне право, може зробити визначену дію внаслідок здійснення відповідних дій іншими особами. Відповідно особа, на яку покладено виконання такого обов'язку, повинна зробити визначені дії для того, щоб інші особи також мали змогу вчинити певні дії [174, с. 563].

Як не дивно, ЦК України, визначаючи права пасажирів, обійшло право пасажирів бути доставленим та право на безпеку. Притому, відсутній кореспондуючий обов'язок перевізника забезпечити права пасажирів чи вчинити дії на здійснення цих прав пасажиром. Вважаємо, що ця вада потребує виправлення шляхом покладання на перевізника відповідних кореспондуючих обов'язків.

Аналіз ст. 911 ЦК України, транспортних кодексів (статутів) та правил перевезення пасажирів дає підстави для висновку, що перелік прав пасажирів, закріплених в цих актах не відповідає сучасним цивілізаційним запитам пасажирів та рівню правової регламентації прав пасажирів у відповідності до

законодавства ЄС (розділ 1 дослідження). Йдеться про право на безпеку, на мобільність на недискримінаційній основі, на повну та достовірну інформацію, на допомогу у випадку затримки, на вибір місця доставки у випадку тривалої затримки, право бути почутим (обробка скарг), на надання першої медичної допомоги та ін. Варто визнати, що найбільш повно права пасажирів (у відповідності до норм міжнародного права та актів ЄС) конкретизовано в ПК України та Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.

Звертає увагу, що регламентами ЄС, якими закріплюються і забезпечуються права пасажирів на всіх видах транспорту, окрім питань недискримінації між пасажирами щодо умов перевезення, що пропонуються перевізниками; недискримінації та допомоги особам з інвалідністю та особам з обмеженою рухливістю, значна увага приділена забезпеченню прав пасажирів у випадках скасування або затримки рейсу, обробці скарг (претензійному порядку вирішення спорів) та мінімальній інформації, що надається пасажирам. Визначено: 1) інформацію, що надається перед поїздкою: загальні умови договору, розклад і умови найбільш швидкого та найбільш дешевого маршруту, доступність, правила користування і можливість користування обладнанням для інвалідів і осіб з обмеженою рухливістю, будь-які дії, здатні перервати або затримати надання послуг, процедури з повернення втраченого багажу, процедури з прийняття скарг; 2) інформацію, що надається під час поїздки: наступні зупинки, запізнення, основні пункти пересадки, інформація про безпеку і надійність.

На автомобільному транспорті, попри деталізацію прав пасажирів в п. 159 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, основна увага приділена праву на безпечне перевезення та праву провозити дітей, багаж, ручну поклажу, тварин та право на компенсацію шкоди. Відтак, ці права можна визнати розширеною версією прав, закріплених в ст. 911 ЦК України.

Проте, Правила не містять прав пасажирів, які регламентовано актами ЄС, не містять засобів забезпечення прав пасажирів, не передбачають наслідків порушення умов договору та порушення прав пасажирів. Та навіть на повітряному транспорті авіаперевізники часто встановлюють 100% штрафи за відмову від договору. Крім того, існують проблеми з поверненням вартості квитка, придбаного в електронній формі, адже повернення має відбуватися у тій формі, в якій придбавалося, проте, на сайтах авіакомпаній, які забезпечують електронний продаж квитків або відсутня відповідна вкладка, або її проблематично знайти. Питання: а чому не можна звернутися до авіакаси? Питання риторичне.

Проблем додає п. 1 Глави 1 Розділу XVIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., згідно якого повернення коштів за невикористаний квиток (його частину) авіаперевізник здійснює за місцем придбання квитка або в головному офісі авіаперевізника (офісі з продажу перевезень авіаперевізника) і в тій валюті, у якій квиток було оплачено. Але як бути, якщо пасажир за кордоном чи в транзиті? Тобто, для повернення коштів пасажирові потрібно повернутися до місця придбання квитка або з'явитися до головного офісу і звернутися з цим питанням. Іншими словами, — за таких умов здійснити право пасажирів повернути квиток є проблемою.

Проблематичним є доведення факту відмови пасажирові у поверненні квитка, звертання останнього до call-центру і т.п. Тому, попри уявну ілюзію забезпеченості прав пасажирів, доведення факту порушення прав пасажирів часто буває достатньо проблемним.

Перелік прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом та механізм їх здійснення за Правилами 2018 р. є значно ширшим, аніж на інших видах транспорту. Зокрема, він передбачає і право на компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу, зниження класу обслуговування пасажирів в порядку, встановленому цим Кодексом,

авіаційними правилами України та міжнародними договорами України (п. 16 ст. 100 ПК України; ст. 103-107 ПК України). Так, відповідно до ч. 5 ст. 105 ПК України у разі скасування рейсу авіаперевізником та продовження пасажиром подорожі іншим рейсом (рейсами) або за іншим маршрутом пасажирам має бути безоплатно запропоновано та забезпечено: 1) харчування та прохолодні напої відповідно до часу очікування нового рейсу; 2) місця в готелі у разі, якщо пасажир змушений чекати на відправлення впродовж однієї або більше ночей чи якщо час додаткового очікування відправлення більший, ніж передбачалося; 3) наземний трансфер за маршрутом аеропорт – готель – аеропорт; 4) два телефонні дзвінки або телекс-, факс-повідомлення, або повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови аеропорту. Подібне в Україні відсутнє на інших видах транспорту.

Право на безоплатну особливу допомогу, яка гарантує отримання пасажиром з обмеженими фізичними можливостями послуг, передбачених для всіх пасажирів (інформація, пересування, інша допомога) (п.1 ст. 102 ПК України, п. 7 Глави 2 Розділу VIII Правил; Глава 38 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України; п. 27,28, 31-1, 34, 83, 112, 122, пп. 19, 21 п. 147 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту).

Право на безпеку перевезення (ч. 1 ст. 87 ПК України) передбачає можливість застосування превентивних заходів безпеки уповноваженим органом з питань цивільної авіації на основі оцінки ризиків та рівня загрози безпеці цивільної авіації з метою впровадження відповідних рівню загрози заходів безпеки; ч. 6 ст. 87 ПК України забороняє допускати особу до перевезення, якщо вона відмовляється від здійснення контролю на безпеку або пред'явлення для здійснення такого контролю ручної поклажі, багажу, що їй належать [366]. Схожі заходи вживаються на інших видах транспорту (п. 148 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту; п.п. 8.32, 15.9, 16.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України; ст. 23, 58 та ін. КТМ України). Варто

визнати, що в жодному з означених актів не йдеться про право пасажирів на безпеку, – наявність його витікає з текстів, які пронизані ідеєю безпечних перевезень та вжиття «заходів безпеки». Так, приміром, ч. 5 ст. 91 ПК України передбачає застосування заходів стримування, – праві командира у разі крайньої необхідності для забезпечення безпеки польоту та підтримання порядку на борту повітряного судна, – висадити пасажирів, який вчинив або має намір вчинити дії, що становлять загрозу безпеці повітряного судна, людей чи їхній власності, на території будь-якої держави, де повітряне судно здійснює посадку. Крім того, перевізник може відмовити в подальших перевезеннях на будь-який строк фізичній особі, яка будучи пасажиром його авіарейсу, вчинила дії, що становили загрозу безпеці повітряного судна або людей (ч.2 ст. 91 ПК України). Інформаційні новини майорять подібними ситуаціями [374]. Пілотам інколи доводиться повертатися до пункту вильоту для висадки з борта літака невгамовного пасажирів, який порушує громадський порядок.

Право на негайний пошук і рятування у випадку транспортної катастрофи (ст. 113 ПК України).

Право на забезпечення відповідальності авіаперевізника шляхом його зобов'язання страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажирів, багажу, вантажу і пошті (ч.3 ст. 118 ПК України). Страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажиром врегульоване Законом України «Про страхування» та Положенням про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 [412].

Право на якість обслуговування. На автомобільному, морському та річковому транспорті не закріплено а ні вимог якості обслуговування, а ні сутності даної категорії. Вважається, що сам транспортний засіб має відповідати ДСТУ і саме ця обставина дозволяє його експлуатувати, а обслуговування вважати належним. Відповідно до Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України

від 19.03.1997 р. № 252 обслуговування пасажирів полягає в: надання користувачам безплатно інформації про розклад руху поїздів, вартість проїзду, перевезення багажу, вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах; видачі за плату комплексу постільної білизни у всіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів) (відкрите питання якості білизни); сприяння придбанню квитка, перебування на вокзалі; на інформацію; доставка постільних речей на спальне місце пасажирів і збирання її за 30 хвилин до прибуття пасажирів до місця призначення є обов'язком провідника вагона. Провідник вагона повинен надавати допомогу в застиланні постільної білизни інвалідам, хворим, людям похилого віку та пасажирів з малими дітьми; відповідність стану вагонів вимогам санітарного законодавства.

Лише на повітряному транспорті нормативно закріплено сутність «якості обслуговування» (Розділ VII Правил 2018).

Обслуговування пасажирів на борту повітряного судна визначається правилами авіаперевізника та включає комплекс послуг в залежності від типу та облаштування повітряного судна, тривалості польоту, часу доби, протягом якої проходить політ, а також класу обслуговування, що зазначений у квитку.

Нормативно закріплено обов'язок перевізника забезпечити обладнання пасажирського салону повітряного судна технічними засобами та системами забезпечення безпеки пасажирів; підтримку відповідного температурного режиму в салоні, засобами індивідуального користування для пасажирів (індивідуальне освітлення, вентилятор, столик для харчування, система прив'язних ременів безпеки, кисневих масок тощо); підтримку належного санітарно-гігієнічного стану салону повітряного судна; справність та укомплектованість обладнання, інвентарю та засобів обслуговування пасажирів; наявність місць для пасажирів з дітьми; можливість розміщення осіб, які транспортуються на ношах (якщо це передбачено правилами авіаперевізника), інших пасажирів з інвалідністю або з обмеженою рухливістю.

Пунктом 4 Глави 2 Розділу VII Правил закріплено наступні права пасажирів на отримання безкоштовних послуг: допомогу під час посадки або висадки до/з борту повітряного судна (знаходження місця, розміщення ручної поклажі тощо); інформаційно-довідкове обслуговування – своєчасне і достовірне інформування пасажирів щодо правил поведінки на борту повітряного судна, безкоштовних і платних послуг, що надаються, умов польоту, використання аварійно-рятувального обладнання, місць розташування у салоні повітряного судна індивідуальних засобів захисту та надувних трапів, місць розташування основних і запасних виходів, умов покидання повітряного судна в аварійних ситуаціях; першу долікарську допомогу; надання питної води за вимогою пасажирів; користування туалетними кімнатами.

При цьому, авіаперевізник зобов'язаний повідомити пасажирів про послуги, які надаються на борту повітряного судна безкоштовно та порядок їх надання одразу після початку польоту.

Закріплення цих прав пасажирів та відповідних їм обов'язків перевізника досить важливо саме при повітряних перевезеннях пасажирів, оскільки з моменту зльоту і до моменту посадки повітряного судна надання цих послуг можливе лише наявними на борту засобами та можливостями. Скажімо, на борту повинен бути запас питної води, аптечка медичної допомоги з ліками та засобами надання медичної допомоги) і т.п.

Порівнюючи Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 р. з Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. в частині норм забезпечення питною водою, знаходимо, що Правилами 2012 р. на відміну від Правил 2018 р. п. 6. Глави 2 Розділу VIII передбачалося, що надання прохолодних напоїв є обов'язковою безкоштовною послугою. На кожну годину польоту мінімальна норма надання прохолодних напоїв становить 100 мл та в разі відсутності харчування – 150 мл на годину польоту. У період з 15 квітня до 14 жовтня включно норма надання прохолодних напоїв збільшується до 150 мл. В Правилах 2018 р. така норма відсутня. Міститься

лише норма, що перевізник на борту повітряного судна повинен забезпечити надання безкоштовних послуг, серед яких є надання питної води за вимогою пасажирів. Автор був свідком ситуації на турецьких авіалініях напрямку Анталія – Тель-Авів, коли жодне з 3-х прохань пасажирів надати йому питної води і обіцянку її надати, жодного разу не було задоволене, при тому, що вода, взята пасажирами «про запас» вилучається при проходженні контролю авіаційної безпеки. Здійснення прав пасажирів не забезпечене, як і наслідки їх порушення.

Позитивним вважаємо положення п. 4 Глави 1 Розділу III Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. закріплює, що умови договору додаються до квитка і мають містити інформацію для пасажирів про обмеження відповідальності під час перевезення пасажирів та багажу, про податки і збори; час початку та закінчення реєстрації на рейс, посадки у повітряне судно; інформацію щодо зареєстрованого багажу та ручної поклажі; строки пред'явлення претензій щодо неналежного перевезення пасажирів та багажу; інформацію щодо заборони перевезення окремих речей у зареєстрованому багажі або у ручній поклажі; права пасажирів у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу; адресу авіаперевізника, за якою пасажирів мають змогу направляти свої звернення; іншу інформацію, яку авіаперевізник вважає необхідною для пасажирів.

Вважаємо, що такий підхід є правильним і має бути застосований на інших видах транспорту.

Проте, хоч Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. є взірцем для регламентації правовідносин перевізників і пасажирів, проте, і вони мають певні вади. Так, Глава 4 (Надання обслуговування пасажирам у разі затримки рейсу) Розділу XV Правил закріплює, що авіаперевізник повинен надати пасажирам за встановленими нормами харчування та прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити телекс-, факс-повідомлення чи

повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови. Звичайно, що він не має таких умов. Вони наявні, у кращому випадку, в аеропорту, який є самостійною юридичною особою, яка може надати відповідне забезпечення за наявності домовленостей між перевізником і аеропортом.

Компаративний аналіз положень Регламенту ЄС про права пасажирів автобусного транспорту 2011 року та Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (Україна, 1997) надає підстави для висновку, що останні значно обмежують право пасажирів на вибір моделі застосування наслідків несправності транспортного засобу на шляху слідування чи неможливості ним здійснити перевезення (внаслідок чого пасажир є заручником інтересів перевізника).

Цікаво, в Швейцарії, де функціонує, окрім транспортних статутів та кодексів, Закон «Про пасажирські перевезення» (*Loi sur le transport de voyageurs* du 20 mars 2009) [764], ч. 2 ст. 21 останнього передбачає обов'язок перевізника (у разі зупинки в шляху слідування через несправність транспортного засобу) забезпечити інше сполучення або безкоштовне повернення пасажирів додому.

Звертає увагу наявність різних підходів на різних видах транспорту до врегулювання окремих положень, які складають зміст договору перевезення пасажирів.

Так, наразі не уніфіковано особливості перевезень тварин та птахів. Пунктами 10.14 та 15.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України передбачено перевезення великих собак, дрібних кімнатних тварин та кімнатних декоративних птахів пасажирів в пасажирських вагонах та свійської птиці у загальних вагонах. Луць Д.М. визначив, що в залежності від виду тварини, перевезення їх залізничним транспортом варто поділити на три види: перевезення тварин у ручній поклажі, перевезення тварин в якості багажу, перевезення тварин як вантажу [257, с. 153]. Він критикував застосування в

Правилах категорій «дрібні кімнатні тварини» та «кімнатні декоративні птахи», оскільки вони законодавством не визначені та запропонував замінити їх терміном «домашні тварини». Вважаємо, що ця пропозиція не є обґрунтованою, оскільки під домашніми тваринами можна розуміти всіх свійських тварин, що вносить ще більшу невизначеність.

Оскільки законодавець розмежував кімнатних тварин і кімнатних птахів, вважаємо, що він вдався до власної класифікації, яка дозволяє під тваринами розуміти ссавців, зокрема, котів та собак. Але ж загальна біологія до класу царства тварин відносить хребетних: риб, амфібій, рептилій, птахів та ссавців; до безхребетних: комах, молюсків, ракоподібних, корали, павукоподібні, первиннотрахейні та мечохвости [599]. Тому для чіткості понять законодавець має чітко зазначати кого він має на увазі, – тварин взагалі чи конкретизований перелік окремих з них (чи їх ознаки, критерії) та їх «правовий режим». Погодимося з висновком Д.М. Луца, що хоч ст. 180 ЦК України і встановлено, що тварини є особливим об'єктом цивільних прав, на яких поширюється правовий режим речі, крім випадків, встановлених законом, проте, законодавець не дотримався в подальшому цієї особливості в актах цивільного законодавства [257, с. 5]. Тварини як особливі об'єкти цивільних прав потребують визначення свого «правового режиму».

Потребує також чіткого нормативного визначення «правовий режим» перевезення собак-поводирів на всіх видах транспорту, адже він визначений лише на повітряному та залізничному транспорті, що має також слугувати забезпеченню потреб пасажирів з інвалідністю.

Відсутні єдині критерії встановлення обмеження до предметів ручної поклажі та багажу на різних видах транспорту, які не допускаються до перевезення (заборонено перевозити). Так, п. 1 Глави 6 Розділу XI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу наведено загальні ознаки (предмети, рідкі та інші речовини, здатні створити значний ризик для здоров'я пасажирів, безпеки польоту чи власності та орієнтовний перелік: отруйні, радіоактивні, вибухонебезпечні, їдкі, корозійні, стиснений

газ, подразнюючі речовини); п. 15.9 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: зброї (крім особливих випадків – перевезення службової та мисливської зброї), вибухових, отруйних, смердючих, інфекційних, радіоактивних речовин, спирту, бензину, гасу, ацетону та інших вогнебезпечних, легкозаймистих, самозаймистих речовин (як ручної поклажі); п. 22.3: речі, стан яких не відповідає санітарним нормам; легкозаймисті (бензин, гас, ацетон тощо) самозаймисті, вибухові, радіоактивні, їдкі, наркотичні, психотропні речовини та отруйні речовини і прекурсори, вогнепальна зброя, бойові припаси; газові балони, що були у вжитку; предмети, які можуть розповсюджувати інфекцію та поширюють сморід; тварини, за винятком собак, дрібних домашніх тварин, бджіл і птахів у клітках або в іншій відповідній тарі; золото, срібло, платина та вироби з них, цінні папери, гроші металеві та паперові, перли, дорогоцінне каміння та інші коштовності, вироби мистецтва (багажу). На автомобільному транспорті (п. 84 Правил): небезпечні вантажі, зокрема легкозаймисті, вибухонебезпечні і такі, що можуть забруднити транспортний засіб чи одяг пасажирів; зброя та тварини, крім випадків, передбачених законом.

Виникає закономірне питання, – чому законодавець заборонив перевезення наркотичних, психотропних речовин та прекурсорів лише у якості багажу (не ручної поклажі) і чому лише на залізничному транспорті? Чому на залізничному транспорті заборонено перевозити газові балони що були у вжитку (і не заборонено нові), коли б мало йтися про їх вміст?

Оскільки основною «ідеєю» заборони перевезення окремих предметів та речовин як ручної поклажі чи багажу є: 1) безпека перевезення; 2) комфорт пасажирів, – то в основу такої заборони мають бути покладені саме ці критерії, і вони мають бути однаковими на різних видах транспорту (що не виключає можливості «посилення» цього переліку на окремих видах транспорту).

Чому багаж на залізничному транспорті незапитаний протягом місяця підлягає реалізації і при тому не визначено належність отриманих внаслідок продажу грошей (п. 26.5 відповідних Правил), а на автомобільному, –

вважається знахідкою (правовий режим знахідки, – п. 82 Правил)? Чому на всіх видах транспорту передбачено цивільно-правову відповідальність перевізника за наслідки шкоди, завданої загибеллю чи каліцтвом пасажирів, а на автомобільному покладання такої передбачено лише по відношенню до водія таксі (упущено перевізника та водія автобуса) (п. 155 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту)? Чому на всіх видах транспорту передбачено, що відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі, а на автомобільному та міському електротранспорті це питання не визначене? Чому лише на морському транспорті законодавець передбачив умову, за якої межі відповідальності перевізника не застосовуються (ст. 350 КТМ України): умисність завдання шкоди та самовпевненість з усвідомленням можливості її заподіяння? Вбачаємо, що причиною цього є відомчий підхід до регулювання відносин з перевезення пасажирів, який дістався нам у спадок.

Визначення змісту умов договору перевезення пасажирів має ґрунтуватися на однакових підходах на всіх видах транспорту, що не виключає врахування специфіки експлуатації різних видів транспорту.

Узагальнюючи наведені аргументи, висловлюємо позицію щодо визначення істотних умов договору перевезення пасажирів: предмету (дії перевізника з надання транспортної послуги пасажирів), ціни, строку доставки пасажирів, пункту відправки та пункту 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).

Прогалини транспортного законодавства щодо забезпечення прав пасажирів частково компенсуються положеннями Закону України «Про захист прав споживачів», який не враховує особливостей здійснення перевезень, проте, додає додаткових гарантій прав пасажирів як споживачів транспортних послуг.

Серед ніших недоліків транспортного законодавства визначено: відсутність обов'язку пасажирів виконувати законні вимоги водія, пілота, екіпажу транспортного засобу, що не на користь безпеці; 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.

Попри внесення ряду змін та доповнень до правил перевезень пасажирів, Закону України «Про захист прав споживачів» (зокрема щодо порушення права споживача на інформацію, нечесної та недобросовісної підприємницької практики та ін.) і наближення їх до підходів, започаткованих в ЄС, законодавство України в цій сфері охорони і захисту прав споживачів-пасажирів ще не є досконалим і потребує свого покращення.

4.4. Укладання, виконання договору перевезення пасажирів та особливості його припинення

Договір перевезення пасажирів та багажу є підставою для виникнення суб'єктивного права пасажирів бути доставленим до пункту призначення, а у перевізника, відповідно, – цивільного обов'язку здійснити таку доставку. Він є юридичним фактом, який запускає закріплену в законі норму права і перетворює її в реальне конкретне правовідношення; є актом саморегулювання відносин між перевізником та пасажиром. В ряді випадків такою підставою є імператив (вказівка) закону, зокрема, при перевезенні пільгової категорії пасажирів.

Процитуємо Є.О. Харитонова, що «оскільки цивільно-правовий договір є однією з головних підстав виникнення зобов'язань, його характеристика не може бути повною без висвітлення порядку укладання

договорів» [634, с. 474]. Дійсно, виникнення у пасажирів суб'єктивного права бути доставленим перевізником виникає з моменту укладання договору між ними про здійснення перевезення пасажирів.

Принагідно зазначити, що укладання договору перевезення має особливості на різних видах транспорту. Так, на автомобільному транспорті ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено, що договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, – з моменту посадки в автобус.

Такого підходу тримався І.М. Рабінович, який висловився, що договір перевезення повинен вважатися укладеним в момент сплати пасажиром провізної плати. Сплативши за проїзд, пасажир вже має право вимагати квиток та вимагати, щоб його везли [469, с. 445].

Звернувши увагу на існування двох видів перевезень автобусами (рейсовими міжміськими і маршрутними міськими), ми виявили, що існує два фактичних порядки укладання договору. Перший – «класичний» двостадійний, передбачає придбання квитка в касі автовокзалу (а наразі і в електронній формі за допомогою мобільних сервісів). Другий – при посадці пасажирів в транспортний засіб. Причому, оплата може здійснюватися і вже під час руху транспортного засобу (приміром, кондуктору). Такий же порядок укладання договору перевезення і при перевезенні пасажирів міським електротранспортом.

Відтак, ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» не враховує особливостей фактичних відносин. Принаймні, це не узгоджується з положеннями пп. 12 п. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, згідно яких пасажиром визнається особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним. Відтак, з означеного слідує, що при перевезенні пасажирів

автомобільним транспортом статус пасажирів не пов'язується з моментом укладання договору чи моментом придбання квитка. Він визначається моментом початку надання особі послуг з перевезення. Звичайно, з цього не слідує, що між перевізником і пасажиром не виникають договірні правовідносини. Напроти, вони мають договірний характер і зумовлені укладанням договору, проте, у міському сполученні в силу особливостей даного виду перевезень, доцільно було б говорити про можливість укладання договору перевезення шляхом вчинення конклюдентних дій. Інакше які б були підстави вимагати від пасажирів, який вже перевозиться, оплати проїзду? Такий пасажир міг би наполягати, що до моменту оплати договір не є укладеним. Проте, це не так. З іншого боку, обов'язки з перевезення пасажирів виникають у перевізника виключно з моменту посадки пасажирів до транспортного засобу. Інакше він повинен був би силоміць завести до салону транспортного засобу чи вимагати зайняти своє місце. Ні, закон визначає лише обов'язок пасажирів оплатити вартість проїзду. Виконання інших обов'язків пасажиром не передбачено, звичайно, окрім порядку виконання вимог перевізника щодо безпеки перевезення, дотримання громадського порядку, тощо. Моментом укладання договору передбачено і валідування картки в громадському транспорті.

По-друге, чому законодавець в ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначив, що моментом укладання договору перевезення пасажирів, який користується правом пільгового проїзду є момент посадки цієї особи в автобус? Напевно, законодавець виходив з тих припущень, що пільговий проїзд означає «безкоштовний» проїзд. У такому аспекті дійсно, сумнівів не виникає. Договір є дійсно є укладеним з моменту посадки пасажирів. Але як бути, якщо пільга передбачає не безкоштовний проїзд, а зниження вартості проїзду? У такому разі відмінностей між звичайним перевезенням і перевезенням пільгової категорії пасажирів різниці немає.

На ці особливості звернули увагу в своїй монографії О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, які зазначили, що в окремих містах України оплата вартості проїзду здійснюється при виході [329, с. 51]. Хоч і з порушенням приписів ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт», але ж не може йтися про те, що договір не є укладеним протягом усього слідування автобуса, і є укладеним з моменту оплати вартості проїзду пасажиром і виходу з транспортного засобу. А як же бути тоді з обов'язком довести пасажиром? Адже він вже прибув до пункту призначення?

З цього зазначені автори зробили висновок, що при автомобільних перевезеннях має місце два рівнозначних порядки (способи) укладання договору перевезення пасажиром автомобільним транспортом, – у міському та приміських і міжміських сполученнях. У першому випадку йдеться про укладання договору акцептом оферти, що виражається у формі конклюдентних дій (входження до салону транспортного засобу та оплата вартості проїзду). У другому, – про загальний порядок (придбання проїзного квитка в касі автовокзалу на здійснення перевезення пасажиром за певним маршрутом певним рейсом) [329, с. 26-27]. Проте, в обох випадках йдеться про приєднання до умов, запропонованих перевізником. У першому випадку – конклюдентними діями (тобто, шляхом входження до салону транспортного засобу), – в другому, – шляхом придбання квитка.

Загалом слід визнати, що наразі видача білета пасажиром, який оплатив проїзд у міському транспорті (міському сполученні) є скоріше виключенням, аніж правилом. Формально, Правила вимагають наявності квитка у пасажиром (квиток є необхідним і для доведення факту укладання договору перевезення, і необхідною умовою для виплати страхового відшкодування на випадок завдання шкоди пасажиром в ДТП, оскільки в вартість квитка має «закладатися» страховий внесок за договором страхування відповідальності перед пасажиром).

Задамося питанням – в чому проблема, що її породжує, – може недоліки законодавства? Відповідь тут, на наше переконання криється, здебільшого, в

особливостях саме міських перевезень маршрутними таксі, – вони є динамічними, швидкими, а тому потребують швидкого укладання договору, не обтяженого формалізмом. Будь-які формальності затягують перевізний процес. Водій намагається рухатися швидко, аби швидше заробити грошей та не вийти з розкладу, «підібрати» якомога більше пасажирів, аби вони не дісталися конкурентам «з інших маршрутів», які сліднують у тому ж напрямку і т.п. Швидкості прагнуть і самі пасажирі, що призводить інколи навіть до ігнорування Правил дорожнього руху та аварій.

Водночас, якщо звернутися до досвіду європейських країн, зокрема Німеччини, Франції, Іспанії і т.д. (та ін. країн ЄС), то виявляється, що в містах, здебільшого, перевезення здійснюються транспортом з великою місткістю пасажирів, в самому транспортному засобі відбувається лише електронне компостування проїзду раніше придбаного денного квитка (на 5, 10 та більше і т.п. перевезень, перетину зон проїзду, тощо). Тому в цих країнах подібних питань не виникає. Договір є укладеним в момент входження пасажирів до транспортного засобу, – це означає що пасажир погодився (акцептував пропозицію перевізника) на здійснення проїзду на умовах перевізника. Саме ця обставина диктує характер договору перевезення транспортом загального користування – публічного договору про приєднання. Оскільки згідно умов договору перевезення пасажир має обов'язок оплатити вартість проїзду (ст. 910 ЦК України), то це є тим його обов'язком, який він має виконати як одну з умов договору, як суб'єктивний обов'язок за даним (укладеним) договором.

Такий підхід узгоджується з позицією науковців, зокрема, В.В. Вітрянського та О.Ю. Кабалкіна, на погляд яких, в споживчих правовідносинах суб'єкти підприємництва використовують публічну оферту (пропозицію укласти договір на визначених умовах) [52, с. 308; 303, с. 119]. Це дозволяє нам зробити висновок, що акцептом споживача-пасажирів є будь-яке волевиявлення особи, з якого слідує намір особи укласти договір на визначених умовах (скористатися транспортом). Щоправда, законодавець може встановлювати спосіб, яким має бути здійснене волевиявлення особи.

На залізничному, морському, повітряному транспорті дійсно, придбання квитка співпадає з моментом укладання договору. Його виконання темпорально відбувається пізніше.

Ми прибічниками позиції В.А. Ойгензіхта, згідно якої волевиявлення є дією, що визиває, змінює або припиняє права та обов'язки, тобто є зовнішнім вираженням волі. Завданням волевиявлення є правильне відображення внутрішньої волі і доведення її змісту до відома учасників правочину [336, с. 207]. Прихильником такої позиції є і В.С. Мельников, на думку якого правочином є дія, яка є продуктом внутрішньої волі і волевиявлення (зовнішньої волі). Погодимося, що ці категорії (воля і волевиявлення) співвідносяться як зміст і форма. [287, с. 133]. Відсутність волі і волевиявлення не призводить до укладання правочину, а у нашому випадку – договору перевезення пасажирів.

Означені аргументи дають підстави для висновку, що саме в міському та приміському сполученні перевезенню пасажирів, які здійснюються за встановленим маршрутом, характерне застосування конструкції публічного договору, за способом укладання – про приєднання. Інформація, надана перевізником щодо перевезення за певним маршрутом з визначенням вартості проїзду (в т.ч. на інформаційних табличках, розміщених на транспортному засобі) набуває характеру публічної оферти. Пасажир, приєднуючись до такого договору, виражає свою волю на укладання договору на умовах перевізника (здійснює акцепт) шляхом посадки в транспортний засіб. Вважаємо, що оплата встановленої плати за проїзд є його обов'язком, визначеним ст. 910 ЦК України, якою закріплене визначення договору перевезення пасажирів. Саме тому не є обґрунтованим визначення моменту укладання договору перевезення пасажирів моментом придбання квитка чи оплати вартості проїзду. Цю ваду, закріплену в ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» варто виправити. Визначений нами підхід потребує нормативного закріплення в актах транспортного законодавства, яким врегульовано перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним

транспортном у міському та приміському сполученні, що є додатковою гарантією прав пасажирів.

Інше питання – перевізник на рекламному буклеті, сайті розміщує зображення нових комфортних транспортних засобів. Натомість, для посадки подаються старі, некомфортні та іржаві. Чи буде така практика визнаватися згідно ст.ст. 18-19 Закону України «Про захист прав споживачів» недобросовісною або нечесною підприємницькою практикою? В країнах ЄС, США, Канади на рівні споживчого законодавства не лише заборонена нечесна підприємницька практика, але й передбачені наслідки її застосування. Ст. 19 СК Франції деталізовано не лише правові наслідки застосування недобросовісних умов, але й зловживання слабкістю, що більш чітко характеризує стан речей, аніж положення ч. 2 ст. 19 Закону України «Про захист прав споживачів» [423].

Чи має місце введення в оману пасажирів? Чи погодився б він на укладання цього договору, знаючи про зазначені обставини? Щодо останнього, – мабуть, що не погодився. Щодо введення в оману? – як не парадоксально, але відповідь – ні. Такі дії перевізника не є оманом. Справа в тому, що ч. 2 ст. 641 ЦК України (пропозиція укласти договір) не визнає рекламу публічною офертою. Читаємо буквально – «Реклама або інші пропозиції, адресовані невизначеному колу осіб, є запрошенням робити пропозиції укласти договір, якщо інше не вказано у рекламі або інших пропозиціях» [665]. Відтак, реклама є лише запрошенням робити пропозиції.

Існування трьох моделей укладання договору про надання транспортних послуг визнала І.С. Лукасевич-Крутник: 1) класичне двостадійне – акцепт та оферту; 2) тристадійне (якщо передбачає укладання попереднього договору); 3) одностадійне (полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому [255, с. 411].

Щодо останньої моделі нею запропоновано підсилити законодавчі гарантії для споживача транспортної послуги, оскільки він безальтернативно приєднується до умов, запропонованих перевізником [255, с. 411].

Питання, щодо якого існує наукова дискусія – значення проїзного квитка чи білета. За визначенням академіка В.В. Луця, договори про перевезення пасажирів укладаються усно. Доказом укладання договору є пасажирський квиток. Проте, «квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів протилежних сторін» [654, с. 379].

Така позиція підтверджується і п.2 Глави 1 Розділу III Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. [382], де закріплено, що пасажирський квиток та багажна квитанція є підтвердженням укладання договору про перевезення.

Така позиція В.В. Луця була легалізована в ч. 2 ст. 207 ЦК України (Вимоги до письмової форми правочину), згідно якої правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо він підписаний його стороною (сторонами). Але квиток є свідченням договору, що сприймається письмовою формою за правилом *de lege ferenda*.

І якщо в квитку є інформація про сторони, його, формально, можна визнавати письмовою формою договору, проте, в квитках на перевезення у міському сполученні відсутня жодна інформація, а тому він є, скоріше, квитанцією про сплату грошей.

Тому залишається «розмитим» значення квитка: як засвідчення укладання договору [299, с. 120; 137, с. 131], доказ укладання [168, с. 171].

Крім того, квитки можуть бути: 1) персоніфіковані (повітряний, – п. 1 Глави 3 Розділу III Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу допускає перевезення лише тієї особи, прізвище та ім'я якої зазначені у квитку; залізничний транспорт, – п. 2.35, 7.3 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України); 2) неперсоніфіковані (автомобільний, річковий, – п. 106 Статуту ВВТ; ст. 187 КТМ України, – вимагають наявності квитка).

Причини використання іменних квитків: забезпечення безпеки на повітряному та залізничному транспорті; боротьба зі спекуляцією квитками (набуло популярності в 90-х роках на залізничному транспорті) [283];

забезпечення права пасажирів на відновлення втрачених чи украдених проїзних документів) (п. 7.10 Правил перевезення на залізничному транспорті, п. 1 Глави 2 Розділу III Правил перевезення на повітряному транспорті); забезпечення страхових вимог пасажирів.

Ми звернули увагу, що авіаційними Правилами 2012 р. передбачалося, що «відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка та багажної квитанції не впливають на дійсність договору перевезення» [419], що було прогресивним, адже в базі даних авіаперевізника зберігається інформація щодо укладання договору перевезення пасажирів і його сторони. Та, водночас, п. 4 Глави 1 Розділу IV правил 2012 визнавав відсутність чи пошкодження квитка підставою для відмови пасажирів у перевезенні. Наразі в Правилах 2018 р. не йдеться про дійсність договору у випадку втрати чи пошкодження квитка, а лише про те, що пасажир допускається до перевезення за наявності непошкодженого квитка.

Відновлення втраченого квитка – важливе право пасажирів (п. 1 Глави 2 Розділу III Правил 2018 р. закріпив, що у разі втрати або псування квитка (його частини) пасажиром авіаперевізнак за клопотанням пасажирів може замінити такий квиток (його частину) шляхом видачі дубліката квитка за умови підписання пасажиром угоди про відшкодування авіаперевізнаку збитків у розмірі вартості оригіналу квитка, які зазнав або може зазнати авіаперевізнак у зв'язку з використанням оригіналу квитка третьою особою [382]. Але це, м'яко кажучи, є дивним, оскільки квиток є іменним і його використання третьою особою – упущення перевізника, яке він намагається перекласти на пасажирів.

Згідно Методичних рекомендацій з оформлення електронних авіаційних перевізних документів, затверджених Державіаслужбою України, в Україні допускається використання електронного оформлення перевізних документів (Electronic Ticketing, ЕТКТ) – метод документування продажу перевезень (електронний квиток) та контролю перевезень, який не потребує оформлення паперового бланку перевізного документу. Оскільки електронні документи

знаходяться у базі даних відповідального перевізника, вони не можуть бути загублені і, внаслідок чого, не виникає необхідності видачі нових документів в обмін втрачених [397].

Але проблема визначення форми договору, значення квитка як доказу існування договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, особливостей, сутності та значення електронного квитка наразі не є вирішеною в силу того, що Методичні рекомендації не мають нормативної сили, а мають лише рекомендаційний характер. Тому пропонуємо внести відповідні зміни та доповнення до транспортних статутів та кодексів, правил перевезень пасажирів щодо використання електронних квитків.

Зокрема, запропоновано Правилами перевезень пасажирів на різних видах транспорту та в різних видах сполучення визнати рівне значення проїзного квитка в паперовій (друкованій) та електронній формі на всіх видах транспорту, якщо такий квиток містить персоніфіковані дані про пасажирів. У випадку персоніфікації пасажирів мають бути дотримані положення законодавства про нерозголошення персональних даних.

Виконання договору є чи не найголовнішою стадією договірної процесу. Адже в цій стадії сторони договору здійснюють у конкретному договірному правовідношенні належні їм суб'єктивні права та обов'язки. Саме на цій стадії досягається мета договору, заради якої сторони вступили в договірні правовідносини, уклавши договір. Саме на цій стадії за договором перевезення пасажирів відбувається задоволення його потреби у пересуванні (у переміщенні), здійснюється природне право людини на свободу пересування.

Це змушує солідаризуватися з позицією С.М. Бервено, що існування стадії виконання договору є необхідним його елементом, адже без нього втрачається усякий сенс будь-якого договору [38, с. 182].

Оскільки Книга 5 ЦК України присвячена договірним зобов'язанням, Т.В. Боднар визначила, що виконання зобов'язання (в тому числі договірної) має відповідати положенням відповідних глав Книги 5 ЦК України, включаючи положення Глави 48 ЦК України (виконання зобов'язання). Вона

запропонувала розглядати виконання договору (договірному зобов'язанню) у трьох аспектах: як правовий інститут, як процес, як підставу припинення зобов'язання [42, с. 18].

Щоправда, С.М. Бервено зробив зауваження, що норми, які регулюють виконання договірному зобов'язання та реалізуються на стадії виконання зобов'язання (договору) не є самостійним правовим інститутом, а лише тією частиною сукупності норм, які забезпечують функціонування усього договірному зобов'язального правовідношення [38, с. 182].

Важко не погодитися з позицією Т.В. Боднар, що саме зобов'язання є статикою зобов'язання, в той час як виконання цього зобов'язання – його динамікою. Завдяки динаміці здійснюються права і обов'язки сторін зобов'язання [130, с. 208]. В § 241 BGB Німеччини вжито термін *Leistung*, який означає виконання як дію, здійснення, реалізацію обов'язку [143, с. 334-335].

Висловлюємо позицію, що саме по собі користування суб'єктивними правами та виконання юридичних обов'язків не повною мірою характеризує стадію виконання договору. Адже це не є самометою. Метою договору, яка реалізовується на стадії виконання договору (договірному зобов'язання) є досягнення його мети, – отримання сторонами стану задоволення свого інтересу чи потреби у відповідності до своїх очікувань. Саме тому, якщо за договором перевезення пасажирів сто років тому особи (пасажирів) задовольнялися самим фактом можливості швидко дістатися місця призначення, що часто було пов'язане з ризиком, то на сьогоднішній день поруч з задоволенням основної потреби, пасажиром ставляться вимоги до безпеки, сприяння у здійсненні перевезення, мобільності, рівних можливостях, якості та комфорту (це і забезпечення шумопоглинання, вібропоглинання сидінь, їх зручність, доступ до Інтернет і можливість користування ним, сервіс з забезпечення харчування і питною водою, тощо), поваги до неї та її гідності, тощо. Враховуючи сучасні досягнення законодавства у сфері захисту прав споживачів, то і права пасажирів як споживачів мають бути забезпечені.

Тобто, з цього слідує, щонайменше, два висновки. Перший, – про здійснення суб'єктивних прав і виконання цивільних обов'язків сторонами, які полягають не лише у здійсненні перевізником переміщення пасажирів і оплаті пасажиром вартості проїзду, але й у виконанні цілого комплексу договірних умов, визначених у договорі, цивільному, транспортному та споживчому законодавстві прав та обов'язків. По-друге, самі по собі права та обов'язки, які не реалізовані діяльністю сторін договору, не визначають динаміки договірної зобов'язання. Самі по собі права та обов'язки є лише моделями узгодженої можливої і необхідної поведінки учасників договірної зобов'язання. Сторони, діючи у відповідності з цими моделями можливої та необхідної поведінки, досягають певного результату, заради якого вони і вступили у договірні правовідносини.

Ця точка зору проведена в праці М.А. Рожкової, в якій зазначено, що в нормі цивільного права можна передбачити не конкретну життєву обставину, а лише її правову модель. Тому варто відрізняти правову модель юридичного факту і оцінювану з її допомогою фактичну поведінку [496, с. 10].

Т.В. Боднар зробила висновок, що виконання договірної зобов'язання можна визначити як сукупність фактичних та/або юридичних дій (у певних випадках — утримання від дії) сторін зобов'язання, спрямованих на реалізацію (здійснення) передбачених договором або законом їх суб'єктивних прав і обов'язків задля досягнення економічної і юридичної мети зобов'язання [130, с. 209]. М.М. Сібільов визначив, що виконанням зобов'язання є вчинення кредитором і боржником дій, що становлять предмет зобов'язання [544, с. 419]; М.Д. Пленюк, – що належне виконання цивільного договору є юридичним фактом, який за характером спричинених наслідків є правоприпиняючим, оскільки належне виконання договірної зобов'язання припиняє цивільні відносини досягненням певного (очікуваного) результату [362, с. 85].

Як зазначив О.А. Підопригора, головною метою будь-якого зобов'язання є задоволення вимог кредиторів. Ці вимоги задовольняються шляхом

здійснення зобов'язаною особою (боржником) дій, що становлять зміст зобов'язання (передача речі, надання послуги) [358, с. 357-358].

Резюмуючи наведені позиції науковців за можливе підсумувати, що дії сторін на стадії виконання договірної зобов'язання повинні здійснюватися у відповідності з певними правилами (загальними умовами) належного виконання договірних зобов'язань, умовами договору та умов і вимог, визначеними актами цивільного, транспортного та споживчого законодавства, якщо йдеться про належне виконання договору перевезення пасажирів.

Виконання договірної зобов'язання повинне виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться (ст. 526 ЦК України).

Ці положення не нові для цивілістики. Римськими юристами було вироблено критерії належного виконання зобов'язань: виконання повинне бути повним і точним; виконання було зроблене кредиторів; зобов'язання, що мало особистий характер, має бути виконане особисто; зобов'язання повинне бути виконане у встановлений час та місці [342, с. 136].

О.А. Підопригора та Є.О. Харитонов крім означених критеріїв визначили відповідність виконання змісту зобов'язання [358, с. 360]. Ці доводи, а також аналіз змісту ст. 526 ЦК України стали підґрунтям для висновку Т.В. Боднар, що законодавець не визначив засаду відповідності виконання суті зобов'язання у разі, якщо вимоги щодо поведінки суб'єктів зобов'язання не встановлені договором, ЦК чи іншими актами цивільного законодавства або не впливають із звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться. Це надало їй підстави для пропозиції доповнити ст. 526 ЦК України положенням, що виконання зобов'язання може здійснюватися виходячи із суті зобов'язання у випадках, передбачених ЦК України [130, с. 218].

Солідаризуємося з позицією Т.В. Боднар, що належне виконання не полягає лише у зазначенні мети, якої бажають досягти сторони зобов'язання. Належне виконання є тим стандартом поведінки, якому мають слідувати суб'єкти зобов'язання для того, щоб досягти зазначеної мети [130, с. 219-220].

В цивілістичній літературі велися дискусії щодо співвідношення принципів реального і належного виконання зобов'язання. М.І. Краснов стверджував, що реальне виконання є складовою належного виконання [232, с. 16]; О.В. Венедиктов та О.С. Іоффе, – що навпаки, належне виконання обіймається поняттям реального виконання [66, с. 402-403; 175, с. 60-64]; І.С. Канзафарова та Є.О. Харитонов, – що належне виконання як головний принцип передбачає й реальне його здійснення [183, с. 481; 635, с. 378], В.В. Луць та М.М. Сібільов – що принцип реального виконання займає другорядне місце [260, с. 102; 543, с. 72], М.І. Брагінський – що принцип реального виконання відображає сутність виконання як явища, тоді як належне виконання є його якісною характеристикою [48, с. 417-418].

Особисто нас дивує, що таке питання мало місце, оскільки реальність характеризує наявність виконання як такого, в той час як належність виконання є його якісною характеристикою. Якщо виконання не відбулося, то неможливо його оцінювати, в тому числі і з точки зору належності.

С.І. Шимон зазначила, що у тексті ЦК України не міститься тлумачення поняття «виконання належним чином», проте, зазначається, що таким буде вважатися виконання здійснене у відповідності до умов договору та вимог законодавства [667, с. 69].

С. Вавженчук визначив, що стабільність поведінки забезпечується мірами примусу, який у договірному праві наділений ознакою обмеження волі особи [58, с. 9-10]. На його думку примусовий характер мір правового впливу проявляється у тому, що придушується власна воля суб'єкта і він вимушений проти своєї волі здійснювати нав'язаний варіант поведінки, що вказаний у правовій нормі. На його переконання, у такому випадку у суб'єкта відсутній вільний вибір варіанту поведінки [30, с. 4].

Ми не погоджуємося з цими аргументами. По-перше, сторони договору на етапі його укладання узгоджують свої волі, узгоджують умови договору, узгоджують модель своєї можливої, дозволеної та необхідної поведінки. Якщо сторони договору беруть на себе обов'язок утримуватися від певних дій, чи навпаки, вдатися до їх виконання (здійснення), навряд чи можливо це називати застосуванням примусу, придушенням власної волі суб'єкта, а тим більше про вимушеність діяти проти власної волі, здійснюючи нав'язану модель поведінки; про відсутність вільного вибору варіанту поведінки. Саме в момент укладання договору, сторони, усвідомлюючи специфіку відносин, особливість їх правового регулювання (де на нормативному рівні, дійсно, стосовно споживчих договорів, і, особливо, за договором перевезення пасажирів транспортом загального користування, права пасажирів як слабкої сторони договору забезпечуються встановленням меж можливої поведінки перевізника, чим обмежуються не стільки права перевізника, скільки його договірна свобода, обмежується можливість свавілля, вседозволеності, зловживання правом) діють у відповідності з принципом свободи договору. По-друге, на стадії виконання договору стверджувати, що у суб'єкта відсутній вільний вибір варіанту поведінки; унеможливлення вибору контрагентом можливої поведінки забезпечується застосуванням примусу, – є ілюзією і перебільшенням можливостей права. Адже сторона договору (як пасажир, так і перевізник) можуть вдатися до будь-якої, не передбаченої договором чи нормативно-правовим актом моделі поведінки, аж до неправомірної. Для останнього варіанту, звичайно, передбачені правові наслідки «нестандартної» чи «неправомірної» поведінки, які породжують правоохоронне чи правозахисне правовідношення.

Нами наводився приклад з забезпеченням питною водою. Перевізник має забезпечити пасажирів водою. Але що робити, якщо все ж таки, не забезпечив, стюарт не надав на його прохання води? Вимагати у стюартів надати, просити у інших пасажирів, або ж після завершення проїзду (перельоту) скаржитися, притягувати перевізника до цивільно-правової

відповідальності, стягувати моральну шкоду? Але ж в момент виконання договору (щонайменше, договору перевезення пасажирів) застосування примусу неможливо. Навпаки, воно можливе у випадку невиконання договору.

Вважаємо, що примус відсутній на етапі правовстановлення, і знаходить своє застосування в межах превентивно-правоохоронного чи правозахисного правовідношення. Так, і Г.Я. Стоякін висловив позицію, що застосування примусу є наслідком притягнення особи до цивільно-правової відповідальності в охоронному правовідношенні [580, с. 52].

Належне виконання договірних зобов'язань передбачає відповідність виконання критеріям належності, серед яких, – виконання належним способом. Саме щодо цієї обставини має місце найбільша кількість порушень та спорів. Скажімо, які передбачені законом правові наслідки подання для перевезення транспортного засобу іншого, аніж про якого йшлося в момент укладання договору перевезення пасажирів?

Згідно положень ч. 2 ст. 19 Закону України «Про захист прав споживачів» подання іншого транспортного засобу можна визнати нечесною підприємницькою практикою. Згідно ч. 6 ст. 18 Закону України «Про захист прав споживачів» такий правочин є недійсним. То про що мало б йтися – про недійсний правочин на основі Закону України «Про захист прав споживачів» чи про право пасажирів вимагати розірвання договору і відшкодування збитків, завданих пасажирів неналежним виконанням договору? Вважаємо, що тут має місце колізія транспортного та споживчого законодавства.

М.М. Гудима [115, с. 178] та Г.А. Осетинська [341, с. 50] наводили один приклад. Компанія «Аеросвіт» замінила перед відльотом літак «Боїнг 747» на літак «DC – 99». Велика кількість пасажирів відмовилася від польоту, а деякі з них звернулися до перевізника з вимогою відшкодувати збитки, завдані їм у зв'язку з наданням недостовірної інформації. Автори зазначили, що компанія погодилася відшкодувати лише вартість квитків, проте деякі пасажирів звернулися з позовами до суду з вимогою відшкодувати їм збитки у повному

обсязі (за штрафною неустойкою). На переконання пасажирів їх було введено в оману шляхом надання неправдивої чи недостовірної інформації, як того вимагає Закон України «Про захист прав споживачів».

Попри наше бажання підтримати в даній ситуації пасажирів, законодавство свідчить не на їх користь. Річ у тім, що згідно п. 1 Розділу XIV Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 року, перевізник, що розміщує дані в АСБ/ГДС, повинен гарантувати, що розміщена ним чи надана для розміщення в інших автоматизованих системах інформація є точною, достовірною та вичерпною.

Проте, ч. 4 загаданого Розділу Правил містить положення, що час відправлення рейсу і тип повітряного судна, що зазначені в розкладі руху або інших опублікованих графіках рейсів перевізника, за винятком часу відправлення, зазначеного у квитку, не гарантуються і не є обов'язковою умовою договору перевезення. Перевізник має право змінювати час відправлення рейсу, про що повинен своєчасно поінформувати пасажирів. Більш того, перевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажирів (ч. 5 Розділу XIV Правил) [419].

Подібне правило міститься у двох попередніх редакціях Правил, – 2006 р. № 187 та Правил, які були затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2010 року № 216. Присутня вона наразі і в п. 4 та п. 5 Розділу XIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. [382].

Тим не менше, М.М. Гудима та Г.А. Осетинська обґрунтували можливість стягнення не лише вартості квитків, але й збитків, завданих споживачеві у зв'язку наданням неповної або недостовірної інформації [115, с. 178; 341, с. 50], оскільки згідно з п. 4 ст. 18 Закону України «Про захист прав споживачів» в разі придбання товару (роботи, послуги) з відсутністю необхідних споживачу властивостей внаслідок надання неповної, недостовірної інформації про товар, (роботу, послугу), споживач має право розірвати договір і вимагати відшкодування спричинених йому збитків.

На наше переконання, застосування п. 4 ст. 18 зазначеного Закону є безпідставним, адже, по-перше, він може застосовуватися у випадках, не передбачених транспортним законодавством, а по-друге, з точки зору задоволення потреби пасажирів у пересуванні, ця потреба може бути задоволена як літаком «Боїнг 747», так і «DC – 99». Інформація надавалася, проте, перевізник змінив тип транспортного засобу.

Питання щодо зміни типу транспортного засобу є доволі складним, оскільки йдеться про безпеку: тип судна, його вік та статистику авіатрощ. Так, приміром, в період з 1995 по 2016 р. у світі катастрофи з літаками Boeing-737 траплялися практично щороку і по декілька разів на рік. Так, з 1970 р. по 2017 р. загалом було втрачено 182 авіалайнери [564]. Та така статистика є умовною, зважаючи на кількісну складову повітряного судна даного типу.

Та чи є правило відносно того, що перевізник має право змінити тип повітряного судна у конкретному рейсі справедливим? Звичайно, з позиції пасажирів – ні. Особливо за умов, коли певний тип чи вид повітряного судна погано зарекомендував себе з точки зору безпеки. Прикладом є серія авіатрощ за участю Boeing 737 MAX внаслідок недоліків системи безпеки повітряного судна, яка і зумовила падіння судна компанії Ethiopian Airlines в березні 2019 р., а в листопаді 2018 р., – індонезійської Lion Air [21].

Наведемо аргументи на користь перевізника щодо можливості зміни типу повітряного судна. Статтею 910 ЦК України прямо закріплено, що за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

Тобто, основним обов'язком перевізника є доставка пасажирів до пункту призначення. Допущене до перевезень Державіаслужбою України повітряне судно вважається безпечним для пасажирських перевезень. Тому відмова

пасажира від перевезення і вимога повернути вартість квитків з причини подачі іншого типу повітряного судна для посадки, яке сертифіковане і допущене до польотів Державною авіаційною службою України, є не аргументованими, чим і зловживають перевізники. Головне для них, – при зміні типу судна, – довести, що мало місце не омана пасажирів, а дійсно зміна типу, яка відбулася з економічних чи технічних причин.

З іншого боку, перевезення пасажиром «чим прийдеться» за сучасних умов розвитку цивілізації навряд чи може вважатися нормою та нормальним явищем. Так, за даними Укрзалізниці 62% пасажирських вагонів взагалі не обладнані системами кондиціонування повітря [21]. Особливо це актуальне влітку, коли салон вагону розігрівається до 50 °C і вище, що є не нормальним, більше того, – небезпечним для здоров'я та навіть життя окремих пасажирів.

Водночас, ми не можемо ставити пасажирів перед фактом і позбавляти його права вибору. Він має бути поінформованим про характеристики транспортного засобу та умови перевезення. Має бути нормативно закріплена вимога перевізника інформувати пасажирів до (чи в) моменту укладання договору щодо цього.

Звертає увагу погіршення нормативних вимог умов перевезення пасажирів на повітряному транспорті за Правилами 2018 р. у порівнянні з п. 12. Глави 2 Розділу VIII. «Обслуговування пасажирів» Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 р., якими закріплювалась вимога температури повітря в салонах не нижче ніж 18 і не вище ніж 25 градусів за Цельсієм, а наразі – ні.

Вважаємо, що нормальним було б інформування пасажирів про зміну типу транспортного засобу, зокрема, повітряного судна, щонайменше за дві години до оголошення початку реєстрації на рейс пасажирів для вирішення пасажиром питання щодо прийняття виконання договору перевезення пасажирів на нових умовах (щодо типу повітряного судна) перевізника чи відмови від них для здійснення перевезення альтернативним перевізником чи

іншим рейсом. Принаймні, це було б справедливим з точки зору дотримання прав пасажирів як споживачів.

Тому пропонуємо ч. 5 Розділу XIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. «5. Авіаперевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажира» викласти в наступній редакції:

«5. Перевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажира лише у випадках, коли здійснення перевезення даним типом повітряного судна неможливе з технічних чи інших причин (технічне обслуговування, затримка, усунення несправності, забезпечення безпеки і т.п.).

Перевізник або суб'єкти наземного обслуговування (експлуатанти аеропортів) у частині, що стосується цього розділу, мають забезпечити пасажирів в аеропорту візуальною та/або акустичною інформацією щодо зміни типу повітряного судна.

Інформування про зміну типу повітряного судна повинне бути завчасним, але не менше, ніж за дві години до оголошення початку реєстрації пасажирів на рейс.

У випадку зміни перевізником типу повітряного судна, але до моменту оголошення початку реєстрації на рейс, пасажир має право відмовитися від перевезення і вимагати повернення коштів (вартості перевезення) відповідно до тарифів, встановлених на випадок відмови пасажира від перевезення».

Стаття 599 ЦК України закріпила, що зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином. Це найочікуваніший сценарій, якого прагнуть сторони. Ще древні римляни зазначали, що договори повинні виконуватися (*contractus sunt servanda*). При цьому вони розуміли виконання договору належним чином. Щодо договору перевезення пасажира, він вважається виконаним з моменту доставки пасажира до місця призначення і висадки його з транспортного засобу у цьому місці; у випадку здавання багажу – з моменту його видачі пасажирові.

Статтею 598 ЦК України закріплено, що зобов'язання може бути припиненим частково або у повному обсязі на підставах, встановлених договором або законом. Припинення зобов'язання на вимогу однієї із сторін допускається лише у випадках, встановлених договором або законом. Згідно ч. 4 ст. 598 ЦК України, законом можуть бути встановлені випадки, коли припинення зобов'язань на певних підставах не допускається.

ЦК України, серед інших підстав припинення зобов'язання, зазначає припинення зобов'язання неможливістю його виконання (ст. 607 ЦК України). Це ті обставини, за які жодна із сторін не відповідає (дія обставин непереборної сили або форс мажор). Розділ X (Відмова у повітряному перевезенні пасажирів і багажу з метою забезпечення безпеки польоту) Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. лаконічний. Серед таких обставин визнано: відмова у перевезенні пасажирів у зв'язку з необхідністю виконання вимог законодавства країни місця відправлення, місця прибуття або транзиту або на вимогу уповноважених органів державної влади України. Аналогічно на інших видах транспорту.

Принагідно зазначити, що попри загальне розуміння того, що на транспорті справедливими підставами для припинення перевезення можуть бути: форс-мажорні обставини (дія обставин непереборної сили, зміна законодавства, рішення органів державної влади); небезпечний стан транспортного засобу (усунення несправності транспортного засобу) (ст. 922 ЦК України), ЦК України та акти транспортного законодавства по-різному регулюють це питання, в тому числі на різних видах транспорту (містять різні підстави та конкретизацію наслідків).

Так, ст. 651 ЦК України закріпила правові підстави, умови та наслідки зміни або розірвання договору. Зміна або розірвання договору допускається лише за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або законом. При цьому, договір може бути змінено або розірвано за рішенням суду на вимогу однієї із сторін у разі істотного порушення договору другою стороною та в інших випадках, встановлених договором або законом.

Закон конкретизує, що визнається істотним таке порушення стороною договору, коли внаслідок завданої цим шкоди друга сторона значною мірою позбавляється того, на що вона розраховувала при укладенні договору.

У разі односторонньої відмови від договору у повному обсязі або частково, якщо право на таку відмову встановлено договором або законом, договір є відповідно розірваним або зміненим (ч. 3 ст. 651 ЦК України). Т.В. Боднар під правомірною відмовою розуміє передбачену договором або законом реалізацію учасником цивільних відносин належного йому суб'єктивного права на вчинення юридично значимих дій, внаслідок чого не виникають або припиняються цивільні правовідношення [43, с. 37]. «Право на відмову» визнане Т.В. Боднар суб'єктивним правом особи, яке є гарантією здійснення інших суб'єктивних прав. Вона визнала, що право на відмову є: 1) інструментом (засобом), за допомогою якого особа вдається до самозахисту своїх прав у разі порушення їх у договірних відносинах; 2) підставою зміни або припинення правовідношення у випадках, не пов'язаних з порушенням суб'єктивних прав особи. Останнє вона визнала засобом охорони законного інтересу [43, с. 36].

Означене дає підстави для висновку, що договір перевезення пасажирів може бути припинено: належним виконанням; за домовленістю сторін; внаслідок неможливості виконання договору (ст. 607 ЦК України); у зв'язку з істотною зміною обставин, якими сторони керувалися при укладенні договору (ст. 652 ЦК України); на вимогу однієї із сторін (за власним бажанням або внаслідок істотного порушення умов договору іншою стороною (ст. 651 ЦК України); внаслідок смерті фізичної особи, якою є пасажир (ст. 608 ЦК України); з підстав ліквідації юридичної особи (у даному разі – перевізника) (ст. 609 ЦК України).

Загалом, аналіз законодавства дозволив зробити висновок, що припинення договору перевезення пасажирів можливе шляхом: 1) припинення зобов'язання (в т.ч. виконанням та через неможливість його виконання з причин, які не залежать від сторін); 2) розірвання договору на вимогу однієї із

сторін в судовому порядку; 3) відмови сторони від договору з умов, визначених законом або договором.

Транспортне законодавство до таких підстав відносить: тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення транспортних засобів (п. 21.6. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України); явища стихійного характеру та шляхово-кліматичні умови (п. 18 Статуту автомобільного транспорту УРСР); виникнення обставин, які перевізник не міг передбачити і виникненню яких не міг запобігти; стихійне лихо, епідемії, епізоотії або інша надзвичайна ситуація; виникнення загрози життю та здоров'ю пасажирів (п. 146 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту); вихід з ладу автобуса (п. 37 означених Правил). Звертає увагу, що п. 37 Правил визнає вихід з ладу автобуса підставою для пересадки пасажирів в інший, а п. 146 – підставою припинення договору.

Варіанти можливих дій перевізника залежать від різних факторів, і вони мають визначатися з урахуванням обстановки та оперативної ситуації, прийнятих рішень органів державної влади, включаючи рішення командування ЗСУ, органів ДСНС України, тощо. Тому сприяє і Закон України «Про правовий режим надзвичайного стану» [443].

В Україні такими прикладами є техногенна катастрофа на Чорнобильській АЕС. Вибухи на військовому артилерійському складі 06.05.2004 р. в Новобогданівці Запорізької області змусили перекрити рух по міжнародній автомобільній трасі Е-105.

Неможливо передбачити всі варіанти можливих подій і зобов'язувати перевізника припинити перевезення чи продовжити його, висадити пасажирів чи доставити їх до іншого місця призначення, чи навпаки, повернути до місця відправлення. У подібних ситуаціях найголовнішим критерієм вважаємо принцип забезпечення безпеки пасажирів та реального виконання.

Вважаємо, що серед актів транспортного законодавства лише КТМ України чітко визначає та розмежовує критерії та підстави припинення перевезення пасажирів (ст. 156-157 КТМ України), серед яких воєнні дії, загибель судна, захоплення портів і т.п.

Стаття 188 КТМ України закріпила, що пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу – в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення і отримати назад плату за проїзд і провіз багажу за умови повідомлення перевізника про відмову від перевезення. Подібна норма є і на інших видах транспорту, проте, вона не така гуманна.

Вважаємо, що у всіх актах транспортного законодавства, якими врегульовано перевезення пасажирів різними видами транспорту мають бути передбачені єдині критерії та підстави припинення договору перевезення пасажирів і їх наслідки: 1) на етапі до моменту початку виконання перевезення; 2) в процесі виконання перевезення.

Такими підставами мають бути визначені: 1) дія обставин непереборної сили (погодні умови, стихійні лиха, епідемії, страйки, тощо, що унеможлиблює виконання договору перевезення пасажирів або ставить під загрозу їх життя та здоров'я); 2) перешкоджання виконанню договору злочинними діями інших осіб (захоплення транспортних засобів, заручників і т.п.); 3) рішення державних органів про обмеження руху транспортних засобів (воєнне положення чи надзвичайний стан, природно-кліматичні обставини, техногенні катастрофи, руйнування шляхопроводів, мостів і т.п.); 4) смерть пасажирів (наразі законодавство не передбачає порядку повернення спадкоємцям вартості квитків, придбаних пасажиром-спадкодавцем, хоча, до моменту початку виконання договору ці кошти є активами, згідно ст. 1216 ЦК України, які включаються до спадкової маси.); 5) ліквідація перевізника чи втрата ним спеціальної правосуб'єктності (втрата ліцензії); 6) домовленість перевізника та пасажирів; 7) відмова перевізником пасажирів у перевезенні (у разі відмови проходження заходів безпеки, невиконання вимог перевізника

щодо дотримання законодавства щодо безпеки перевезень; стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння чи антигромадська поведінка пасажирів, які заважають безпеці здійснення перевезення інших пасажирів; рішення органів державної влади, якими особу обмежено у здійсненні права пересування); 8) відмова пасажирів від перевезення (розірвання договору на вимогу пасажирів) за відсутності порушення виконання договору перевізником; 9) відмова пасажирів від перевезення з причини невиконання, затримки виконання понад нормативний період, неналежне виконання перевізником перевезення (розірвання договору на вимогу пасажирів з причини невиконання чи неналежного виконання договору перевізником).

Констатуємо, що наразі нормативно не встановлені характер та ознаки, критерії фізичного, психічного стану, стану алкогольного чи наркотичного сп'яніння, які б визначали законність та обґрунтованість відмови пасажирів в зазначеному стані у здійсненні перевезення. Оскільки йдеться як про права і безпеку пасажирів, так і інших учасників перевезення (пасажирів, провідників, стюартів, екіпажу), це є важливим. Адже, приміром від наслідків захворювання на різні штами грипу чи коронавірусу, які призводять до пневмонії, щорічно гине людей більше, ніж в транспортних катастрофах.

І.С. Лукасевич-Крутник запропонувала уточнити ст. 925 ЦК України, якою надати пасажирів право в односторонньому порядку повністю або частково відмовитись від договору у випадку істотного порушення перевізником умов договору. Цінною вбачається пропозиція закріплення механізм здійснення такого права пасажирів – шляхом направлення перевізникові претензії [255, с. 415].

Водночас, маємо ряд зауважень. По-перше, перевізник має бути повідомлений про намір пасажирів розірвати договір в односторонньому порядку з причини неналежного виконання договору перевезення чи з істотними порушеннями. Не виключено, що це може бути підставою для усунення недоліків виконання договору перевізником. По-друге, мають бути чітко визначені підстави (перелік порушень, їх ступінь та істотність) для

розірвання договору. Пояснюємо це тим, що в іншому випадку пасажир будь-яке порушення може сприймати як істотне, а відтак, як привід вимагати розірвання договору і відшкодування збитків. По-третє, підстави та механізм здійснення цього права мають бути диференційовані до видів транспорту.

Наведені аргументи дають нам підстави для доповнення ст. 911 ЦК України (Права пасажирів) пунктами 8 та 9 наступного змісту:

«8) у випадку скасування перевезення, пасажир має право на повернення сплаченої вартості проїзду. Забороняється відмова у поверненні пасажиру сплаченої вартості проїзду і примус до перенесення дати проїзду. За домовленістю сторін допускається зміна дати перевезення чи перенесення на майбутнє узгодження дати перевезення без повернення вартості квитка. При тому, право пасажирів відмовитися від перевезення і отримати сплачену вартість проїзду допускається в будь-який момент початку здійснення перевезення. У випадку припинення договору перевезення пасажирів з причин, які не залежать від сторін, пасажир має право на повернення вартості проїзду, пропорційній непройденому відрізку шляху;

9) якщо завершення поїздки неможливе з підстав, які не залежать від перевізника (стихійне лихо, погодні умови, надзвичайний чи воєнний стан, обмеження руху певною територією на підставі рішень органів державної влади), пасажир має право на безкоштовну доставку до місця відправлення, якщо інше не витікає з обставинки та не слідує з рішень та вказівок органів державної влади та їх представників».

Зважаючи на нормативний характер норм транспортного права, доходимо висновку, що припинення договору перевезення пасажирів можливе не на підставі однієї із умов, передбаченої споживчим законодавством (відсутність інформації, несвоєчасний початок виконання, повільне виконання, і т.п.), а на підставі приписів транспортного законодавства. Такий підхід зумовлений потребами забезпечення безпеки перевезень. Проте, в окремих випадках виникає сумнів щодо того, що дії перевізника продиктовані саме такими мотивами.

Наведені в даному пункті дисертаційного дослідження аргументи щодо особливостей виконання договору перевезення пасажирів надали підстави для висновку, що в ч. 1 ст. 910 ЦК України не виправдано закріплено лише основне право пасажирів і відповідний йому обов'язок доставки пасажирів до місця призначення. Інші передбачені актами транспортного законодавства. Саме це стало основою для авторського визначення поняття договору перевезення пасажирів, яке надане в підрозділі 4.1 даного дослідження.

Укладаючи договір перевезення, сторони, і зокрема, пасажир, розраховують на належне та реальне його виконання. Проте, оскільки не завжди вдається досягнути очікуваного результату, необхідні додаткові стимули чи засоби впливу на перевізника з тим, щоб спонукати його до належного виконання своїх обов'язків. Задля подібних випадків законодавець передбачив в ЦК України Главу 49 (Забезпечення виконання зобов'язань) та закріпив в ній ст. 546 ЦК України, якою встановлено окремі види забезпечення виконання зобов'язання: неустойку, поруку, гарантію, заставу, притримання, завдаток; а ч. 2 зазначеної статті, – що договором або законом можуть бути встановлені інші види забезпечення виконання зобов'язання.

Лукашевич-Крутник І.С. визначила, що правовідносинам з перевезення пасажирів притаманні наступні ознаки: 1) забезпечувальний характер способів впливу на належну поведінку перевізника (неустойка, завдаток, заклад, порука, страхування, тощо) та пасажирів (гарантія, притримання, тощо); 2) можливість настання майнових наслідків; 3) додатковість (акцесорність) забезпечувальних заходів та ін. [255, с. 323]. В.В. Вітрянський висловився, що мета таких заходів полягає не тільки у стимулюванні належного виконання зобов'язання, а й у зменшенні негативних наслідків, що виникли у зв'язку з його порушенням, що визначається здійснення захисту прав сторони договору [50, с. 488].

Специфіка договору перевезення пасажирів зумовлює особливість використання забезпечувальних засобів. Перевезення пасажирів транспортом загального користування зумовлюють специфіку формалізуючого договору –

як публічного про приєднання, що автоматично обмежує використання лише тих видів забезпечення, які закріплені в актах транспортного законодавства. Щоправда, такі (окрім повітряного транспорту) відсутні, якщо не рахувати страхування на випадок завдання шкоди життю чи здоров'ю особи.

Таким чином, договір перевезення пасажирів є одним із видів транспортних договорів, характеризується єдністю предмету, спрямованого на досягнення єдиної мети – доставки пасажирів до пункту призначення чи за визначеним маршрутом. Існує потреба в доповненні визначення договору перевезення пасажирів, закріпленому ч. 1 ст. 910 ЦК України цими положеннями.

Договір перевезення пасажирів і багажу є змішаним договором, оскільки він містить два хоч і пов'язаних, але самостійних предмета – перевезення пасажирів і доставку багажу. Договір перевезення багажу за функціональним призначенням є допоміжним транспортним договором, факультативним і залежним від укладання основного договору перевезення пасажирів; за правовою природою він є самостійним договором, за ознакою як правочину, – реальний, двосторонній, оплатний; за типом договору – договором про надання послуг.

Пасажиром, як стороною договору, є фізична особа, яка уклала, або в інтересах якої укладено договір перевезення. Перебування в транспортному засобі, наявність проїзного квитка, споживання транспортної послуги – є лише ознаками, які характеризують виконання договору.

Моментом укладання договору перевезення пасажирів є момент досягнення згоди сторонами з істотних умов договору. При укладанні договору перевезення транспортом загального користування таким є момент придбання проїзного білета (квитка). Договір перевезення пасажирів транспортом загального користування у міському та приміському сполученні укладається шляхом вираження волі пасажиром укласти такий договір на умовах перевізника шляхом посадки в салон транспортного засобу. Такий підхід потребує закріплення в ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний

транспорт» та ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», яку запропоновано доповнити пунктом 9 наступного змісту «9. Договір є укладеним з моменту вираження пасажиром згоди на здійснення перевезення на умовах перевізника, – з моменту посадки в транспортний засіб».

Транспортне законодавство щодо проїзду осіб віком до 14 років не узгоджене з положеннями ст. 31 ЦК України щодо вчинення правочинів та ст. 313 ЦК України щодо здійснення ними права на свободу пересування. Пропонується визнати право дітей у віці з 10 років укладати договір перевезення пасажиром у міському та приміському сполученні без супроводу дорослих, зокрема, для прибуття до місця навчання і з місця навчання додому.

Визначено, що заходи, спрямовані на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю є вибірковими, поодинокими та не завжди системними, не відповідними на різних видах транспорту. Законодавство потребує уніфікації та удосконалення на основі принципу забезпечення права пасажиром на вільне пересування на недискримінаційній основі.

Виконання договору перевезення пасажиром має відповідати критеріям належного виконання, полягати у здійсненні прав і виконанні обов'язків у відповідності до умов, визначених у договорі, транспортному та споживчому законодавстві, сутності зобов'язання і досягнення його мети.

Визначено потребу нормативного закріплення підстав та порядку відмови пасажиром від перевезення внаслідок істотного порушення умов договору, зокрема, затримки рейсу чи доставки, безпідставної відмови у перевезенні на різних стадіях його виконання, що зумовлено, в першу чергу, потребою забезпечення безпеки перевезення. Забезпечення балансу інтересів перевізника та пасажиром на основі принципу рівності учасників цивільних відносин потребує покладання на пасажиром 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.

РОЗДІЛ 5.

ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

5.1. Порухення прав пасажира за договором перевезення: їх типологія та місце в механізмі забезпечення прав пасажира

Правове регулювання суспільних відносин має своєю метою їх упорядкування, створення сприятливих умов для належного здійснення їх учасниками їх прав та обов'язків.

Ідеальним варіантом є належне виконання сторонами їх договірних обов'язків, про що йшлося в п. 4.4 даного дисертаційного дослідження. Стаття 526 ЦК України закріпила, що зобов'язання мають виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться.

Теорією та практикою вироблено принципи належного виконання зобов'язання. Так, І.С. Канзафарова виділила наступні: належні суб'єкти виконання (ст. 527-528 ЦК України); належне місце виконання зобов'язання (ст. 532 ЦК України); належний строк (термін) виконання зобов'язання (ст. 530, 531 ЦК України); предмет виконання (ст. 526, 533, 539 ЦК України); спосіб виконання (ст. 529, 537, 542, 543 ЦК України). Знаходиться у прямій залежності від предмету виконання [657, с. 482-489]. Проте, це навряд чи принципи, вони, як висхідні рівні, є, скоріше, оціночними поняттями.

Такий підхід наразі є загальновизнаним, він базується на приписах Глави 48 ЦК України, розроблений О.А. Пушкіним [103, с. 372-391], та підтриманий більшістю цивілістів, зокрема, Т.В. Боднар [130, с. 118], Є.О. Харитоновим, І.Г. Бабич [637, с. 304], В.В. Луцем [656, с. 769].

В цивілістичній літературі було виділено чотири принципи виконання зобов'язання: 1) принцип реального виконання; 2) принцип належного

виконання; 3) принцип взаємного співробітництва (наразі Шишка Р.Б. та Харитонов Є.О. визначають його як принцип ділової співпраці [655, с. 54; 649, с. 33]); 4) принцип економічності [103, с. 374-376].

Як зазначив М.М. Сібільов, принцип «реального виконання» в умовах ринкової економіки втратив своє первісне значення і кредитор може задовольнитися відшкодуванням завданих йому невиконанням збитків у повному обсязі, а свій інтерес задовольнити на ринку [543, с. 52].

Так, дійсно, такий підхід має місце в англо-американській цивільно-правовій системі, де основним є спосіб грошового відшкодування [695, с. 144].

Стверджувати, що у договорі перевезення пасажирів та багажу для пасажирів важливим чи прийнятним є отримання грошової компенсації не відповідає дійсності, оскільки пасажир, який «застряг» десь, приміром, в Індонезії чи ПАР, має бажання, насамперед, якнайшвидше дістатися на батьківщину. Особливо це яскраво розуміється, коли скасовано єдиний рейс, а наступний можна очікувати через тиждень, та й строк візи стікає. Пасажир в такий спосіб обмежений у здійсненні права на свободу пересування.

Те ж саме стосується і багажу. Пасажир, який прибув до іншої країни і багаж якого втрачено, навряд чи буде задоволений компенсацією в 50 доларів, які визначено до покриття потреб у придбанні необхідного одягу. Ця сума є неадекватною тим проблемам пасажирів, з якими він стикається для пошуку місця придбання одягу, часу для цього та вартості одягу.

Навпаки, вважаємо, що у договорі з перевезення пасажирів і багажу роль принципу реального виконання зобов'язання має надважливе значення, оскільки сфера діяльності транспорту тісним чином пов'язана з можливістю здійснення людиною права на свободу пересування.

Наочним прикладом є скасування у перший тиждень січня 2013 р. аерокомпанією «Аеросвіт» близько 20 раніше проданих рейсів, внаслідок чого пасажирів застрягли у найбільших аеропортах світу [359].

Ситуації, подібні з ситуацією, яка склалася з «Аеросвітом», трапляються і з іншими авіакомпаніями. Наприклад, 2014 р. були непоодинокі приклади

скасування рейсів компанії WIZZAIR, яка здійснювала рейси з Барселони. Пасажири теж були вимушені чекати декілька днів на нові рейси без забезпечення їх місцем перебування (отелі і т.п.), та без харчування [375]. Через усвідомлення цього великою проблемою для пасажирів є відсутність.

Саме тому наполягаємо, що зважаючи на важливість перевезення для людини, варто в транспортних статутах та кодексах, Правилах перевезення пасажирів закріпити право пасажирів на своєчасну, повну та об'єктивну інформацію, в тому числі про причини скасування чи затримки рейсу, відмови у здійсненні перевезення; бути доставленим, а основним принципом договору перевезення слід визнати принцип реального виконання зобов'язання.

Визначимо типові порушення прав пасажирів.

А. Завдання смерті чи ушкодження здоров'я пасажирів (загибель чи каліцтво). Ст. 928 ЦК України закріпила, що відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, визначається відповідно до глави 82 цього Кодексу, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини. Остання передбачає застосування принципу повного відшкодування шкоди.

Так, згідно Рішення Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 03.07.2018 р. у справі № 2/331/415/18 [488], зі «Страхової компанії «Арсенал Страхування» було стягнуто суми страхових виплат, моральної шкоди, виплату шкоди, пов'язаної з тимчасовою втратою працездатності потерпілим внаслідок ДТП. Суд виходив з положень п. 22.1 ст. 22, ст. 23 Закону № 1961-IV «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», якою передбачено відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи в межах страхових сум.

Шкодою, заподіяною життю та здоров'ю потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, є: шкода, пов'язана з лікуванням потерпілого; шкода пов'язана з тимчасовою втратою працездатності потерпілого; шкода, пов'язана із стійкою втратою працездатності потерпілого;

моральна шкода, яку зазнала особа у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я; шкода, пов'язана із смертю потерпілого.

Оскільки, судом застосовано положення 25 Закону № 1961-IV, який є спеціальним Законом щодо даних правовідносин, який не передбачає відшкодування упущеної вигоди, то в частині позовних вимог стосовно упущеної вигоди було відмовлено.

На повітряному транспорті існують свої особливості, закріплені ПК України та Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.: 1) відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира (п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил); 2) встановлено межі відповідальності авіаперевізника 250000 СПЗ для кожного пасажира; 3) закріплено принцип безвинної відповідальності перевізника (єдиний критерій – завдання шкоди на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира на/з борт(у) повітряного судна).

Водночас, критикуємо формулювання: «Авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира...» (п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.) [382].

Не шкода спричиняє загибель або тілесне ушкодження пасажира, а дії перевізника чи третіх осіб, адже не шкода має своїм наслідком загибель чи тілесне ушкодження пасажира, а навпаки, неправомірні дії можуть мати наслідком смерть особи чи тілесне ушкодження, чим завдається матеріальна та/чи моральна шкода. Наслідок (шкода) прирівняно до причини.

З метою усунення зазначеної вади, пропонуємо п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. викласти в наступній редакції:

«1. Авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинена загибеллю або тілесним ушкодженням пасажира, виключно у разі, якщо подія, яка стала причиною загибелі або тілесного ушкодження, відбулася на борту повітряного

судна або під час посадки чи висадки пасажирів на/з борт(у) повітряного судна».

Звертаємо також увагу на ту особливість, що на відміну від конструкції ст. 928 ЦК України, яка передбачає відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, Авіаційними Правилами 2018 р. закріплено відповідальність лише за загибель або ж каліцтво пасажирів. Це суттєві відмінності. Адже авіаперевізник не зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану погіршенням здоров'я, яким може бути недуги тиску, ендокринології, шлунково-кишкові розлади, втрата зору, слуху, інфаркти, інсульты, тощо, що може бути викликане хвилюванням, зміною навколишнього тиску повітря, впливом сонячної радіації, зменшенням гравітації, тощо, – а лише за шкоду, викликану травмуванням (каліцтвом).

Подібна ситуація і з смертю та загибеллю пасажирів. Це різні речі. Смерть особи може бути викликана природними причинами (старість, хвороба), а загибель – зовнішньою дією осіб чи сил природи.

Проаналізувавши норми національного законодавства та порівнявши їх з відповідними актами ЄС, ми дійшли висновку, що в питанні цивільно-правової відповідальності перевізника за шкоду, завдану пошкодженням здоров'я, каліцтвом чи спричиненням смерті за законодавством України і відповідними Регламентами ЄС вони є відповідними.

Встановлення меж допустимої відповідальності перевізника є, з одного боку, засобом забезпечення «матеріальної стабільності» перевізника, з іншого, – орієнтиром у задоволенні вимог пасажирів.

Б. Скасування рейсу. Пасажирів підлягає лише повернення вартості квитка. Так, п. 135 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту передбачає підставами для цього: відміну рейсу або відправлення автобуса із запізненням; ненадання пасажирів місця, зазначеного у квитку (у разі відмови пасажирів від іншого запропонованого місця); надання для перевезення автобуса, клас якого нижчий, ніж зазначено у розкладі руху на автостанції. Наслідків – жодних. Така ж ситуація – на інших видах транспорту,

окрім повітряного. Тут передбачено суми компенсацій, але лише в тому випадку, якщо пасажир не був про це повідомлений завчасно (за два тижні – п. 1 Глави 3 Розділу XV Авіаційних Правил 2018 р.)

Згідно матеріалів справи № 755/1637/17 [483] позивачу, який вимагав компенсації за скасування рейсу Київ (Україна) – Кутаїсі (Грузія) (рейс WU 6017) та 14.06.2015 року за маршрутом – Кутаїсі (Грузія) – Київ (Україна) (рейс WU 6018) в розмірі 500 євро було відмовлено з тих підстав, що кошти за квитки було повернено йому на картковий рахунок (хоч і без зазначення підстави їх надходження) та відповідний лист на англійській мові на е-мейл. Пасажир вважав себе непоінформованим, оскільки не знає англійської мови. Суд мотивував рішення також тим, що інформація про скасування рейсу була оприлюднена на офіційному сайті авіаперевізника 26.03.2015 р. (більш ніж за два місяці до запланованої дати рейсу).

З приводу цього виникає запитання: чи зобов'язаний пасажир відслідковувати інформацію на сайтах? Вважаємо, що це є його право, але не обов'язок. Навпаки, справедливим є персональне інформування пасажирів всіма каналами комунікації, відомості про які мають бути зазначені в іменному квитку. Інакше виникає питання – навіщо вони взагалі потрібні?

Звичайно, рейси можуть скасовуватися з об'єктивних безпекових причин, які є достатніми для припинення договору (дія обставин непереборної сили, рішення державних органів (припинення авіасполучення Україна-РФ)), тощо. Таким, наприклад, було виверження вулкану Ейяф'ятлайокютль в Ісландії (2010 р.), внаслідок чого було скасовано чи відкладено понад 6000 рейсів; воєнні дії, обмеження руху внаслідок воєнного чи надзвичайного стану, закриття повітряного простору, страйки і т.п.

При цьому, Авіаційні Правила 2018 р. надають право перевізнику затримати або скасувати рейс як з комерційних причин, так і з причин, які не залежать від нього (Розділ XIV Правил).

Принагідно зазначити, що Згідно Директиви ЄС 261/2004, страйки прирівнюються до форс-мажорних обставин, а відтак, у разі скасування рейсу

компенсації пасажирам не передбачено. Іншими словами, страйк є однією із підстав звільнення перевізника від відповідальності за скасування чи затримку рейсу. Так, внаслідок страйку 10.04.2018 р. наземного персоналу в кількох аеропортах Німеччини авіакомпанія Lufthansa і скасування близько половини з 1600 запланованих рейсів, постраждало близько 90.000 пасажирів.

В. Ненадання інформації, надання недостовірної інформації.

Транспортними статутами та кодексами та Правилами перевезень пасажирів навіть не передбачено наслідки ненадання чи надання недостовірної інформації пасажирові. В споживчому законодавстві такі наслідки передбачені Законом України «Про захист прав споживачів» (ст. ст. 15, 21). Згідно п. 5 ст. 21 зазначеного Закону вважається порушенням прав споживача будь-яким чином (крім випадків, передбачених законом) обмежене право споживача на одержання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про відповідну продукцію (в т.ч. і послуги). Згідно ст. 4 споживач має право на відшкодування майнової та моральної шкоди.

Проблемним залишається питання щодо змісту та об'єму такої інформації. Наприклад, пасажир перевезень автомобільним транспортом (при здійсненні міжміських перевезень) мають інформацію лише про дату та час відправлення, номер рейсу, посадкове місце, страховика та суму страхового покриття. Невідомим є ані перевізник, ані стан його транспортних засобів. Це може бути зручний та комфортний, чистий транспортний засіб, а може бути засіб, лише придатний для приниження гідності людини. Формально, сертифікований транспортний засіб, який пройшов огляд технічного стану, відповідає вимогам безпеки та допустимий до перевезень.

Іншими словами, за пасажирами не закріплене право на таку інформацію, що має відповідні наслідки.

На залізничному транспорті – схожа ситуація. Пасажир не знає до останнього, чи є вагон старим (відремонтованим чи ні) чи новим, з кондиціонером чи без, тощо, – аж доки не сяде до нього, а купуючи квиток на поїзд через мобільний додаток, – рулетка електронного квитка чи бланка

замовлення через дефіцит сканерів у провідників, що не повинно бути проблемою пасажирів.

Інший приклад, – проліт малайзійського літака рейсу MH17 над зоною бойових дій з дотриманням законодавчо дозволених висот та повітряних коридорів. Відповідний повітряний коридор був відкритий для польотів. Щоправда, навряд чи хтось тоді замислювався про можливість застосування в зоні дії цього коридору іноземного ЗРК «Бук», який належав 53-й зенітній ракетній бригаді з Курська. Подібна ситуація зі збитим над Тегераном українським Boeing 737 08.07.2020 р. рейсу PS752 російськими ЗРК «Тор».

Згідно міжнародних авіаційних правил, які впроваджені ІКАО, якщо на землі ведуться бойові дії, повітряний простір над цими територіями повинен бути закритим для польотів цивільної авіації. Наразі над територією Сирії повітряний простір не закритий. Втім, авіакомпанії світу самостійно відмовилися від польотів цими територіями.

Тим не менше, вважаємо, що пасажир має знати про здійснення польотів над територіями бойових дій чи конфліктів і самостійно приймати рішення щодо ризиків і укладання договору перевезення. Втім, авіаперевізник відповідає за життя та здоров'я пасажирів з моменту посадки до повітряного судна і до моменту виходу з нього. Але ж пасажир має самостійно розпоряджатися своїм життям та здоров'ям, а не віддавати вирішення цього питання на бачення авіаперевізника.

В ЄС обов'язок перевізника та пов'язаних з ним суб'єктів у випадку затримки прибуття або відправлення інформувати пасажирів про ситуацію та передбачуваний час відправлення та передбачуваний час прибуття залізничним підприємством або керівником станції, як тільки така інформація буде доступна в режимі реального часу, закріплена Регламентом № 1371/2007.

ЄСПЛ у рішенні *Westbahn Management GmbH v ÖBB-Infrastruktur AG* від 22.11.2012 р. [485] керувався положеннями цього регламенту.

Г. Відмова в перевезенні.

Аналіз транспортного законодавства України дозволяє зробити висновок, що лише Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. передбачено як підстави, так і наслідки відмови пасажирів у перевезенні. Так, згідно глави 2 Розділу XV Правил в залежності від відстані передбачено суми компенсацій 250, 400 та 600 євро. Серед них заборона відмови пасажирів з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, крім випадків унеможливлення перевезення внаслідок конструкції повітряного судна (неможливість забезпечення безпеки такого пасажирів). При цьому, авіаперевізник має запропонувати відшкодування вартості квитка або зміну маршруту. Виплата компенсації у такому разі не здійснюється.

Згідно Розділу X цих Правил авіаперевізник має право відмовити в перевезенні на будь-якому етапі повітряного перевезення, анулювати бронювання або зняти пасажирів з борту повітряного судна: 1) а) у зв'язку з необхідністю виконання вимог законодавства країни місця відправлення, місця прибуття або транзиту; б) на вимогу уповноважених органів державної влади України; 2) з метою забезпечення безпеки польоту.

На інших видах транспорту, – залізничному та автомобільному, – лише почасти, виходячи із текстів Статутів та Правил можна зрозуміти про підстави відмови пасажирів у перевезенні. Такими є: стан особи (наявність захворювань, стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння) чи протиправна поведінка, яка загрожує безпеці перевезень чи пасажирів, перевезення заборонених видів речей (як багажу чи ручної поклажі). В Розділі 1 даного дисертаційного дослідження критикувалася юридична техніка складання Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, якими закріплено правові підстави відмови пасажирів у перевезенні, що створює невиправдані підстави не лише для обмеження прав пасажирів, але й їх порушення.

Виключення складає сфера перевезень пасажирів повітряним транспортом, де передбачена можливість відмови будь-якому пасажирів у

перевезенні (проти його волі, але цьому має передувати пропозиція вирішити питання у добровільному порядку) з виплатою пасажирові компенсації (Глава 2 Розділу XV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.). Проте, як свідчить практика, і в цьому випадку можливі порушення. Наочним прикладом є подія 9 квітня 2017 р., коли авіакомпанією United Airlines силоміць було знято з літака рейсу Чикаго – Луїсвілл. При тому пасажир чинив опір як працівникам авіакомпанії, так і представникам поліції внаслідок чого йому було завдано навіть тілесних ушкоджень. Аналіз цієї ситуації та її оцінка дана в п. 5.2 даного дисертаційного дослідження.

Зважаючи на те, що саме повітряним транспортом здійснюється найбільша кількість перевезень пасажирів у міжнародному сполученні, а також на особливості здійснення цих перевезень, Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. поклали на перевізника обов'язок контролю за наявністю дозвільних документів. Відповідно, п. 6 Розділу IX Правил закріпив, що авіаперевізник зобов'язаний здійснювати перевірку документів, в разі міжнародного перевезення – належним чином оформлених віз відповідно до вимог країни місця призначення або транзиту та інших документів, необхідних для подорожі. У разі відсутності будь-якого необхідного для подорожі документа авіаперевізник зобов'язаний не допустити пасажирів до повітряного перевезення. Відмова від повітряного перевезення у такому разі вважається добровільною. Але така «фікція» навряд чи обґрунтована. Адже пасажир не виконав умови договору і тому може не допускатися до перевезення.

На користь пасажирові була б перевірка документів не лише в аеропорту транзиту, але і в аеропорту вильоту.

Д. Затримка в доставці пасажирів.

Одним із найпоширеніших видів порушень прав пасажирів є затримка в доставці пасажирів. Варто зазначити, що в транспортному законодавстві (за виключенням повітряного), не передбачена відповідальність за затримку в доставці пасажирів. Та й на повітряному транспорті відшкодуванню

підлягають лише реальні збитки з обмеженням меж відповідальності перевізника сумою 4694 СПЗ. Водночас, Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу зобов'язано авіаперевізника сприяти пасажирові у зв'язку з затримкою рейсу (Глава 4 Розділу XV Правил).

Якщо ж виконання затриманого рейсу відкладається на наступний день за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, авіаперевізник повинен надати пасажирам номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом аеропорт – готель – аеропорт.

Якщо затримка рейсу перевищує п'ять годин, пасажирам має бути запропоновано продовжити подорож або повернути вартість квитків і забезпечити зворотний рейс до початкового пункту відправлення за першої можливості або запропонувати новий маршрут.

Це відповідає Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 11 лютого 2004 року № 261/2004 про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирам у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів.

В Україні на інших видах транспорту ні відповідальність, ні допомога пасажирові не передбачені, попри те, що в ЄС подібні механізми передбачені і на інших видах транспорту.

Водночас, звертає увагу, що в ЄС на залізничному та автомобільному транспорті закріплено додаткові гарантії прав пасажирів на випадок затримки рейсу, – на вибір: а) продовження поїздки або зміну маршруту до кінцевого пункту призначення без стягнення додаткової плати та за умовами, подібними до передбачених у договорі перевезення, при найпершій можливості; б) відшкодуванням вартості квитка та, де це доцільно, послугою безкоштовного повернення автобусом до першого пункту відправки відповідно до договору перевезення при найпершій можливості (ст. 19 Регламенту Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 року про права пасажирів автобусного транспорту [440]); мінімальне відшкодування з причини запізнення: 25% вартості квитка в разі запізнення потягу на час від 60

хвилин до 119 хвилин; 50% вартості квитка в разі запізнення потягу на 120 хвилин та більше (ст. 17 Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [441]).

Крім того, зазначеними Регламентами передбачено надання допомоги у випадку анульованої чи затриманої відправки: а) на автомобільному транспорті при затримці понад 90 хвилин: закуски, страви чи напої в обґрунтованій кількості з урахуванням часу очікування чи затримки, за умови, що вони доступні в автобусі чи на станції або можуть бути доставлені; номер у готелі або інше житло, а також допомогу в забезпеченні транспортування між станцією та місцем проживання у випадках, коли стає необхідним проживання протягом однієї чи більшої кількості ночей. Для кожного пасажирів перевізник може обмежити загальну вартість проживання, не враховуючи транспортування від/до станції та місця проживання, до 80 євро за ніч і максимально до 2 ночей (ст. 21 Регламенту); б) на залізничному транспорті: при затримці понад 60 хвилин: їжу і напої в достатньому у розумному відношенні до часу очікування, в разі їх доступності на потягу або на вокзалі, або якщо існує обґрунтована можливість їх постачання; проживання в готелі або в іншому місці розташування, а також перевезення від вокзалу до місця розташування, якщо виявляється необхідним перебування протягом однієї ночі або протягом кількох ночей, або якщо необхідно додаткове перебування, якщо та коли це можливо практично; якщо потяг заблоковано в дорозі, перевезення між місцезнаходженням потягу і вокзалом, іншим пунктом відправлення або кінцевого призначення, якщо це можливо практично (ст. 18 Регламенту про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту).

Наразі Європейська споживча організація (BEUC) промовує ідею збільшити ці розміри до 50% від вартості квитка за затримку від 60 до 90 хвилин, 75% від вартості квитка за затримку від 91 хвилин до 120 хвилин; і нарешті 100% від вартості квитка за затримку 121 хвилину і більше.

Вважаємо, що і право пасажирів на сприяння, і його забезпечення має віднайти свій людиноцентричний прояв в транспортному законодавстві України. Тож пропонуємо ст. 911 ЦК України доповнити п. 10 наступного змісту:

«10. Пасажир має право на сприяння у перевезенні та допомогу у відповідності до положень Правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту».

На стороні перевізника стоїть також ст. 922 ЦК України, яка передбачає, що пасажирові виплачується штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами) (тут відмітимо, що ні Статут залізниць України, ні відповідні Правила не містять ні підстав, ні розмірів таких штрафів), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. Фактично, з цих підстав перевізник звільняється від відповідальності. Так, в 2012-13 роках поїзди Hyundai Rotem ламалися близько 99 разів. У багатьох випадках пасажирів пересаджували на інші потяги [679]. В одному із рейсів Львів-Київ пасажирам навіть запропонували компенсацію у розмірі від 6 до 19 грн. [620].

Заради об'єктивності зазначимо, що зустрічається й дострокове прибуття. Щоправда, доволі часто це пов'язане з перевищенням швидкості руху водіями, що, як правило, позитивно сприймається пасажирами, окрім випадків, коли це стало причиною ДТП.

Е. Втрата, пошкодження чи запізнення доставки багажу.

Щодо наслідків втрати, пошкодження чи запізнення доставки багажу на різних видах транспорту застосовано різні підходи.

Так, на залізничному транспорті у випадку втрати чи пошкодження багажу – перевізник сплачує вартість такого багажу виходячи з його оголошеної цінності (п. 27.5 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України). Багаж

вважається втраченим і пасажир має право на відшкодування його вартості, якщо багаж не прибуде на залізничну станцію призначення через 10 діб після закінчення строку його доставки (п. 26.9 Правил).

На автомобільному транспорті – повертається оголошена цінність багажу, а у випадку, якщо не оголошувалася – пасажирові повертається плата, що справлялася за перевезення багажу, а розмір компенсації визначається у судовому порядку. Притому, багаж, не доставлений протягом 14 днів, вважається втраченим (п. 80 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту).

При перевезенні морським транспортом – перевізник відповідає відповідно до оцінки багажу (оголошеної цінності) згідно багажної квитанції. Притому, відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу ні в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому (ст. 194 КТМ України).

На річковому транспорті – п. 116 Статуту ВВТ – пасажир під час здавання багажу може оголосити його цінність. Пасажир має право вважати багаж утраченим і вимагати його вартості, якщо багаж не прибуде протягом 20 діб з моменту закінчення строку доставки (п. 121 Статуту ВВТ).

Пароплавство несе відповідальність за повну чи часткову втрату чи пошкодження багажу в розмірі оголошеної цінності, – інакше в розмірі, оголошеному Тарифом (Тариф визначався Міністерством річкового флоту, а наразі ні (п. 210 Статуту ВВТ). Це дає підстави, що розмір шкоди (компенсації) визначається, як і на автомобільному транспорті – в судовому порядку.

На повітряному транспорті відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки перевезення зареєстрованого багажу обмежується сумою 1131 СПЗ (п. 3 Глави 5 Розділу XXVI Правил). Втраченим багаж вважається з плином 21 доби з дати, коли багаж мав прибути.

На річковому транспорті – передбачена система штрафів: 5% провізної плати при затримці до 1/10 строку; 10% провізної плати при затримці до 2/10 строку; 15% провізної плати при затримці до 3/10 строку; 20% провізної плати

при затримці до 4/10 строку; 25% провізної плати при затримці, що перевищує 4/10 строку. Якщо строк доставки менше 6 діб, то розмір штрафу знижується на 50%. При цьому, застосована формула: відшкодування шкоди, завданої прострочкою доставки, не звільняє пароплавство від сплати штрафу за прострочку доставки (п. 188 Статуту ВВТ). Тобто, закріплена формула штрафної неустойки (і штраф, і шкода).

Таке розмаїття специфіки цивільно-правової відповідальності перевізника за втрату, а особливо, прострочку доставки багажу не на користь пасажирів. По-перше, це плутає пасажирів, що часто завадить своєчасно і ефективно вдатися до захисту порушеного права; по-друге, громіздка процедура встановлення вартості втраченого багажу і необхідність доведення його в судовому порядку (на річковому та автомобільному транспорті); по-третє, різні підходи на різних видах транспорту щодо встановлення меж відповідальності за затримку доставки чи втрату, пошкодження багажу (на повітряному транспорті – це виключна неустойка; на річковому – штрафна; на інших видах транспорту – не встановлено).

Це дає підстави для висновку, що настав час універсалізувати ці підходи, виробивши один зрозумілий та справедливий. На наше переконання, цей підхід повинен ґрунтуватися на наступних правилах:

- багаж має здаватися з оголошеною цінністю, – це спростить процедуру визначення розміру збитків;
- багаж повинен вважатися втраченим, якщо він не виданий протягом 20 діб з моменту настання строку його видачі;
- відшкодування вартості втраченого багажу повинне виходити з оголошеної цінності (чи дійсної вартості, якщо таку можливо встановити);
- відшкодування вартості пошкодженого багажу, – виходячи з оцінки зниження його вартості (цінності);
- необхідною умовою відповідальності перевізника має бути його вина;

- у випадку прострочення доставки багажу необхідна система компенсацій, як на повітряному транспорті, – виходячи з необхідності забезпечити пасажира засобами першої потреби, що не виключає відшкодування шкоди за втрату багажу (у випадку втрати);

- у випадку, якщо пасажир не оголосив вартість багажу – має бути застосований принцип компенсації вартості багажу з розрахунку вартості 1 кг багажу та встановлення меж відповідальності перевізника за втрату чи псування багажу.

В ЄС, окрім повітряних перевезень, наразі подібний підхід запроваджено на залізничному (ст. 34 Регламенту «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту») та автомобільному (ст. 7 Регламенту «Про права пасажирів автобусного транспорту») транспорті.

В Україні, на відміну від ЄС, діє принцип повного відшкодування завданої шкоди внаслідок втрати (крім повітряних перевезень, де передбачено межі відповідальності авіаперевізника) чи затримки багажу. Такий підхід застосовано і в судовій практиці. Так, за матеріалами справа № 761/41912/17 [573], було задоволено позов про стягнення з ТОВ «Авіакомпанія Браво» на користь ОСОБА_1: компенсацію за затримку багажу у сумі 2671,00 грн., компенсацію витрат пов'язаних з отриманням багажу у сумі 7578,17 грн., компенсацію витрат на переклад квитанцій у сумі 270,00 грн., компенсацію витрат на правову допомогу у сумі 2500,00 грн., оскільки багаж прибув в інший аеропорт і пасажир вимушений був понести додаткові витрати.

Оцінюючи дане судове рішення, зазначимо, що суд виходив з необхідності застосування штрафної неустойки, – компенсації збитків пасажира та компенсації, передбаченої транспортним законодавством.

А.О. Мінченко, досліджуючи договір перевезення пасажира залізничним транспортом, виділив наступні види порушень прав пасажирів: 1) затримка відправлення пасажира та порушення строку доставки пасажира до пункту призначення [299, с. 159]; 2) втрата, недостача, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а прострочення його

доставки [299, с. 164]; 3) шкода, завдана каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів [299, с. 168]; 4) завдання моральної шкоди [299, с. 173].

Тут варто зазначити, що подібний перелік є не виключним, а переліком основних типових порушень. Крім того, завдання моральної шкоди може бути як самостійним порушенням, так і наслідком інших порушень прав пасажирів.

Аналіз прав пасажирів на основі транспортного та споживчого законодавства, судової практики, дозволяє визначити наступні види порушень прав пасажирів: 1) порушення права пасажирів на інформацію (час та місце відправлення, доставки, безпеку, зміну типу транспортного засобу, причини затримки і т.п.); 2) невиконання перевезення (скасування рейсу, відмова пасажирів у перевезенні); 3) порушення строків доставки пасажирів; 4) неналежне виконання умов договору перевезення щодо якісних характеристик (недотримання температурного режиму, режиму харчування та прийому води; чистоти салону транспортного засобу; чистоти білизни, відповідність санітарно-гігієнічним нормам стану транспортного засобу; небезпечність транспортного засобу); 5) хамство водіїв, провідників чи стюартів; 6) втрата чи пошкодження багажу; 7) каліцтво, завдання шкоди здоров'ю пасажирів, спричинення смерті; 8) порушення права особи з інвалідністю на мобільність та на сприяння у перевезенні; 9) порушення права пасажирів на допомогу та на сприяння у перевезенні у випадку тривалої затримки у перевезенні (на повітряному транспорті, – незабезпечення готелем, харчуванням та трансфером); 10) невідшкодування вартості квитка у випадку відмови пасажирів у перевезенні; 11) порушення права особи на належні санітарні умови; 12) створення небезпек; 13) ненадання чи неналежне надання супутніх послуг; 14) обман; 15) порушення права пасажирів на компенсацію (невиплата компенсацій пасажирів у випадках, передбачених законом чи договором), тощо.

Прикладів порушень прав пасажирів чимало. Так, в 2006 році автор мав прибути до Донецького національного університету для участі в осінній

академії НАТО «Європа і проблеми регіональної безпеки в глобальному світі» (24-26.10.2006 р.). Транзитний автобус прямував через Центральний автовокзал м. Запоріжжя. О третій годині ночі рейсовий автобус зупинився біля автовокзалу. Диспетчер не сповістив пасажирів про буття автобусу і про його відправлення. Очікуючі пасажирів, звернувшись до диспетчера, з'ясували цю обставину і вирушили на таксі наздоганяти автобус. Їм це вдалося. Звісно, що витрати на таксі, понесені пасажирами, компенсовані не були.

20.01.2019 р. в поїзді «Херсон-Львів» з пасажиром Віктором Гарвоною стався інцидент. Спершу при посадці на поїзд провідниця нахамила йому, оскільки не могла знайти його у списках пасажирів за наявності у нього електронного квитка. Потім йому була видана брудна білизна (волога, смердюча і з плямами). Врешті-решт, під ним обірвалася полиця і ледве не завдала шкоди іншій пасажирці, яка була під цією полицею [622].

26.12.2018 р. пасажирка поїзда Київ-Рахів Надія Полякова постраждала внаслідок того, що на неї обвалилася верхня полиця разом з пасажиркою. В результаті інциденту Н. Полякова отримала роздроблення кісток тазу. На операції та відновлення здоров'я було витрачено значну суму коштів, проте, директор департаменту по організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень Укрзалізниці Олександр Красноштан відповів, що кошти на лікування повинна відшкодувати страхова компанія «Арсенал», чого зроблено не було [381].

Факти порушень прав пасажирів за договором перевезення пасажирів свідчать про недостатню ефективність правового регулювання відносин, механізму правової охорони та захисту прав пасажирів. Порушення принципів виконання зобов'язань, умов їх належного виконання тягне за собою певні правові наслідки: а) акцесорне зобов'язання; б) стягнення; в) відповідальність. В такій послідовності вони відображають динаміку: порушення – акцесорне зобов'язання (додаткові витрати кредитора на його виконання, а при невиконанні претензії потерпілого кредитора від вимоги, здебільше, з виконання і сплати неустойки як прояву компенсаторності (стягнення), що при

заявленні позову переростає в відповідальність із застосуванням до боржника порядку її реалізації за Законом України «Про виконавче провадження»).

Взагалі то, ці наслідки закріплено в главі 51 ЦК України, яка має відповідну назву – «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання».

Загалом, в науковій та навчальній літературі при дослідженні окремих видів договорів основна увага приділяється відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору. Проте, притягнення перевізника до цивільно-правової відповідальності є лише одним із можливих наслідків невиконання чи неналежного виконання договору перевезення. Така позиція ґрунтується на змісті положень ст. 611 ЦК України (Правові наслідки порушення зобов'язання): 1) припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом, або розірвання договору; 2) зміна умов зобов'язання; 3) сплата неустойки; 4) відшкодування збитків та моральної шкоди.

Р.Б. Шишка зазначив, що, на жаль, «невизначеності слугує і неповнота позитивного регулювання наслідків правопорушень в главах 51 та особливо 82 ЦК України. У трьох перших відправних статтях гл. 51 ЦК, у тому числі й ст. 611, не йдеться ніде про такий наслідок, як притягнення до відповідальності. Складається враження, що всі передбачені у ст. 611 ЦК України наслідки самі по собі, а цивільно-правова відповідальність регулюється окремо. Проте це не так...» [703, с. 211].

Схиляємося до того, що порушення зобов'язання породжує низку наслідків: 1) наслідки, 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 ті, які передбачені ст. 16 ЦК України; 4) покладання на винну у порушенні договору сторону тягаря несення обов'язків за акцесорним зобов'язанням (цивільно-правова відповідальність), аж до притягнення до цивільно-правової

відповідальності в примусовому порядку; 5) особисті стягнення – позбавлення спецдозволу, ліцензії, статусу.

На наше переконання, різний зміст та значення кожного з наслідків невиконання зобов'язання дозволяє можливість застосування їх як порізно, так і одночасно.

Так, цивільно-правова відповідальність як вид правової відповідальності, є реалізацією (застосуванням) правовідновлювальної санкції, унаслідок чого на особу-порушника накладаються негативні майнові наслідки протиправної поведінки, що супроводжується стимулюванням правопорушника до здійснення певних дій у майбутньому й має на меті захист інтересів потерпілої особи [168, с. 51].

Припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови (п. 1 ч. 1 ст. 611 ЦК України) визнаємо 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.

Аналіз транспортного законодавства України дозволяє зробити висновок, що наразі є потреба нормативного закріплення наслідків порушення прав пасажирів перевізником (затримки рейсу чи доставки, безпідставної чи необґрунтованої відмови пасажирів у перевезенні та ін.), в т.ч. підстав, умов та порядку відмови пасажирів від договору на різних стадіях його виконання (в т.ч. як самозахисту), що зумовлено, в першу чергу, потребою забезпечення безпеки перевезення. Визначаємо, що 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. Положення, що порядок здійснення пасажиром права на відмову може визначатися актами транспортного законодавства запропоновано закріпити в п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України.

Визначаємо, що право пасажирів на відмову від договору закріплене і в ст. 911 ЦК України, і в актах транспортного законодавства як право на відмову від подорожі, але не як наслідок скасування перевезення, тривалої затримки відправлення, а тому в них не йдеться про право пасажирів на відмову від договору у випадку істотного порушення його умов без фінансових втрат для пасажирів. Пропонуємо закріпити відповідне право пасажирів та визначити підстави його здійснення в ст. 911 ЦК України, виклавши п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України в наступному формулюванні: « 6) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами). У випадку підтвердженого медичною довідкою захворювання особи після придбання квитка, яке робить неможливим поїздку, чи мають місце медичні протипоказання, в т.ч. для вагітних, – має бути повернена повна вартість квитка. Повна вартість квитка підлягає поверненню також у випадку скасування рейсу перевізником та у випадку відмови пасажирів від перевезення у зв'язку з істотним порушенням перевізником умов договору. У такому випадку пасажир зобов'язаний сповістити перевізника про таку відмову та її причини негайно».

Відтак, у сфері перевезень пасажирів, доходимо висновку, що передбачені ст. 611 ЦК України наслідки невиконання зобов'язання, включаючи виникаюче внаслідок порушення акцесорне зобов'язання (яке є передумовою для притягнення особи до цивільно-правової відповідальності), є засобами забезпечення прав та інтересів пасажирів за договором перевезення пасажирів.

Звичайно, не всі з означених наслідків можна характеризувати як такі, які безпосередньо пов'язані з захистом прав сторони, постраждалої внаслідок невиконання чи неналежного виконання зобов'язання. Та і назва розділу свідчить, що законодавець виділив в окремі категорії наслідки неналежного виконання зобов'язання і відповідальність за таке невиконання. Адже навіть у випадку неналежного виконання договору перевезення пасажирів (внаслідок

істотної затримки у поданні транспортного засобу до перевезення), пасажирові може не бути завдано шкоди, але він має право вимагати розірвання договору і повернення коштів, сплачених за перевезення. Відтак, наслідки порушення договірної зобов'язання, – це не завжди цивільно-правова відповідальність.

Особливості актів транспортного законодавства зумовлюють специфічність механізму забезпечення прав пасажирів. За обставин, коли спеціальними нормами транспортного законодавства не передбачено можливості застосування окремих видів наслідків невиконання договірних зобов'язань перевізником, або встановлений особливий порядок чи правовий режим їх застосування, за можливе визначати і специфічність механізму забезпечення прав пасажирів (лише у випадках, в порядку і в розмірах, визначених транспортним законодавством).

5.2. Загальна характеристика цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів

Пануючим є підхід, що правова охорона включає в себе систему різних юридичних заходів з метою вберегти право від можливого порушення; є діями, спрямованими на закріплення і забезпечення прав, запобігання посягань на суб'єктивні права [125, с. 128-129]. Захист же є правовою реакцією на правопорушення [662, с. 167].

Відповідно до ч. 5 ст. 55 Конституції, згідно якої кожен має право будь-якими не забороненими законом засобами захищати свої права і свободи від порушень і протиправних посягань [219]. Відтак, особа, здійснюючи захист свого порушеного права чи охоронюваного законом інтересу, здійснює своє право на захист.

Загалом, звернення особи до захисту є результатом здійснення її права на захист. Н.А. Саніахметова визначила, що для особи право на захист полягає у можливості використання в межах, визначених законом, засобів

самозахисту, а також у можливості звернення до відповідного державного або громадського органу, або до уповноваженої особи за захистом свого цивільного права або інтересу [629, с. 162].

У сучасній цивільно-правовій науці немає єдності щодо правової природи права на захист. Наразі існує, щонайменше, дві точки зору. Прибічники першої точки зору розуміють під нею правомочність (Ю.І. Мігашук) [293, с. 29]. Другі вбачають в праві на захист самотійне суб'єктивне право.

Виходимо з того, що право особи на захист є елементом її правосуб'єктності. Підставою для здійснення права на захист є факт порушення суб'єктивного права чи охоронюваного законом інтересу особи.

Сам же захист цивільних прав можна визначити як передбачену законом систему заходів, спрямованих на забезпечення недоторканості права, відновлення порушеного права та припинення дій, що порушують право [584, с. 222]. Відтак, захист є реалізацію наданих законом можливостей щодо здійснення приватною особою на свій розсуд захисту своїх прав та інтересів з обранням відповідних способів та засобів захисту прав.

У ЦК встановлено загальні засади цивільно-правового захисту (ст. 15, 20), передбачено юрисдикційні способи захисту цивільних прав судом (ст. 16), та уточнено їх щодо здійснення захисту органом державної влади, органом влади Автономної Республіки Крим і органом місцевого самоврядування (ст. 17), нотаріусом (ст. 18) та в неюрисдикційній формі – шляхом самозахисту (ст. 19). Основоположним при цьому є здійснення захисту на власний розсуд (ст. 15, 20 ЦК України), але у порядку, встановленому законом. Винятком є лише випадки здійснення захисту прав осіб з неповним обсягом дієздатності або померлих осіб (наприклад, права авторства та інші права інтелектуальної власності).

На думку С.А. Шишкіна механізм захисту права є сукупністю процесуальних засобів, що забезпечують реалізацію матеріально-правової норми, оскільки захист прав особи – це реалізація норм матеріального права,

того способу захисту, який нею передбачено [704, с. 7]; С.С. Алексєєв, – системою юридичних засобів [15, с. 50]; Є.В. Вавілін, – вибудованою системою правових засобів і умов, спрямовану на досягнення мети щодо юридичного та фактичного відновлення порушених прав чи припинення їх порушення [59, с. 117]; Р.Б. Шишка – системою форм, засобів та способів [658, с. 127].

Вважаємо, що зазначені елементи є лише інструментами механізму правового захисту. Оскільки механізм цивільно-правового захисту є акцесорним щодо механізму правового регулювання, то йому властиві всі ті ж елементи (щоправда, з розумінням того, що механізм правового захисту функціонує в межах четвертої стадії цивільно-правового регулювання), – норми, юридичні факти, правомочності та компетенція учасників, здійснення цієї діяльності, вдаючись до застосування правозахисного інструментарію: форм, способів, засобів.

Результатом дії механізму захисту цивільних прав має стати реальне відновлення порушених суб'єктивних цивільних прав, що досягнути не завжди можливо.

Тримаємося позиції, що механізм правового захисту є охоронним цивільним правовідношенням, елементами якого є суб'єкти (порушник і потерпілий), 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 в певній формі та у певний спосіб). Підставою виникнення даного правовідношення є закріплене в договорі та актах цивільного законодавства право на захист і юридичний факт – порушення охоронюваного суб'єктивного права. На цій стадії дане правовідношення може трансформуватися в правовідношення цивільної відповідальності. Змістом є процесуальні дії (форми і способи захисту, де форми – юрисдикційні та неюрисдикційні, способи – способи, передбачені ст.16 ЦК України).

В.Ф. Яковлєвим було зазначено, що на специфіку цивільно-правового механізму захисту впливає метод цивільно-правового регулювання, сутність якого полягає в наділенні суб'єктів правами, диспозитивності, ініціативності, юридичній рівності суб'єктів цивільного права, в особливостях примусу, санкцій і відповідальності (яка має характер майнового відшкодування чи грошової компенсації) [715, с. 82]. Законодавство наділяє потерпілого можливостями захисту свого порушеного суб'єктивного права чи інтересу, забезпечує їх відповідними юридичними засобами [715, с. 83]. Серед них – форми звернення за захистом: вимога, скарга, заява, позовна заява, апеляція, касація, звернення до уповноваженого Верховної Ради з прав людини, звернення до Президента України, звернення до ЄСПЛ.

Особливістю механізму захисту прав пасажирів є закріплення моделей захисту ЦК України, актами транспортного законодавства та Закону України «Про захист прав споживачів».

Складним залишається питання можливості захисту охоронюваного законом інтересу. Його захист передбачено матеріальними та процесуальними нормами. Так, в Главі 3 ЦК України (Захист цивільних прав та інтересів), є приписи, якими закріплено право особи на їх захист. В ст. 15 ЦК України закріплено, що кожна особа має право на захист свого цивільного права у разі його порушення, невизнання або оспорювання. Кожна особа має право на захист свого інтересу, який не суперечить загальним засадам цивільного законодавства (ч.2. ст. 15 ЦК України).

Наступна ст. 16 ЦК України передбачає ряд способів судового захисту цивільних прав та інтересів (кожна особа має право звернутися до суду за захистом свого особистого немайнового або майнового права та інтересу). При цьому йдеться, що суд може захистити цивільне право або інтерес іншим способом, що встановлений договором або законом. Загалом, відповідно до змісту ст. 4 ЦК України передбачено можливість регулювання відносин спеціальним законодавством, що відповідає особливостям правового

регулювання відносин з перевезення пасажирів на основі споживчого та транспортного законодавства.

Стаття 3 ЦПК України містить кореспондовану цьому матеріальному праву процесуальну можливість його здійснення: кожна особа має право в порядку, встановленому ЦПК України, звернутися до суду за захистом своїх порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів. При тому, ч. 3 ст. 3 ЦПК України закріплює, що відмова від права на звернення до суду за захистом є недійсною. Однак, вже ст. 4 цього кодексу передбачає, що здійснюючи правосуддя, суд захищає права, свободи та інтереси фізичних осіб, права та інтереси юридичних осіб, державні та суспільні інтереси у спосіб, визначений законами України. Частина 2 п. 2. ст. 16 ЦК України закріпила, що суд може захистити цивільне право або інтерес іншим способом (аніж ч. 1 п. 2 ст. 16 ЦК України), що встановлений договором або законом чи судом у визначених законом випадках. Враховуючи специфіку транспортного законодавства, яке доповнюється положеннями Закону України «Про захист прав споживачів» (в частині, не врегульованій транспортним законодавством), для захисту прав пасажирів за окремими видами порушень його прав та інтересів можливе застосування тих наслідків порушення зобов'язань, тих форм і способів захисту прав та інтересів пасажирів, які або чітко передбачені для конкретних випадків (видів порушень певних прав і свобод), або не заборонені зазначеним законодавством (транспортним та споживчим).

Водночас, як зазначила І.В. Венедиктова, окремі інтереси особи можуть бути не в достатній мірі закріплені в праві, чи не нарівні повноти бажань суб'єкта. Проте, і вони є самостійним об'єктом правової охорони та захисту [69, с. 43]. Підтримуємо дану тезу з посиланням на позицію О.В. Малько та В.В. Субочева, згідно яких законні інтереси є статусно-правовою категорією, яка доповнює правовий статус особи. Невключення законних інтересів до правового статусу звужує його сутність, збіднює зміст, спрощує структуру, чим зменшується його соціальна та правова цінність [582, с. 133].

М.О. Гетманцев зазначив, що в той час, як вітчизняне цивільне процесуальне право досі не виробило уніфікованого розуміння поняття «інтерес», в цивільному праві зміст поняття «інтерес», розкривається через дефініції «прагнення» (І.П. Андрушко [25, с. 129]), «домагання» (І.В. Венедиктова [68, с. 154]), «благо» (О.І. Чепис [678, с. 553]) тощо.

Частина цих підходів була формалізована у рішенні Конституційного Суду України від 1 грудня 2004 р. № 18-рп/2004 (Справа № 1-10/2004), згідно якого охоронюваний законом інтерес визнано як гарантований державою простий легітимний дозвіл задовольняти виникаючі потреби й забезпечувати себе певними благами [493].

На погляд І.В. Венедиктової цю категорію можна також розглядати у широкому та вузькому значеннях. У широкому – охоронюваний законом інтерес відображено в нормах об'єктивного права й формалізовано в суб'єктивних правах. У вузькому значенні – охоронюваний законом інтерес вважається такими можливостями, що не знайшли свого опосередкування суб'єктивними правами, але їх реалізація гарантується законним захистом. Однак, як зазначає вона, в нашому законодавстві відсутнє нормативне визначення інтересу [70, с. 113].

Нам імпонують аргументи А.В. Янчук, що властивості інтересів та співвідношення з суб'єктивними правами доводять тісний зв'язок всіх належних особі інтересів [717, с. 84]. Відтак, перешкоди в здійсненні одного інтересу можуть перешкодити іншому. Так, за матеріалами справи № 2-2030/06, розглянутої Хортицьким районним судом м. Запоріжжя 12.09.2006 р., було встановлено, що внаслідок несвоєчасного подання позивачці таксі, вона спізнилася на посадку на потяг Сімферополь-Київ, який проходив через залізничний вокзал м. Запоріжжя в ніч з 30 на 31 грудня. В силу цих обставин вона змогла дістатися до сім'ї лише 01 січня, попри намір (інтерес) зустріти новий рік разом із сім'єю. Позов було задоволено в частині стягнення з відповідача моральної шкоди 600,00 грн. [566].

Позиція А.В. Янчук виглядає аргументованою з погляду на те, що право не є найбільш ефективним способом досягнення мети особи (задоволення потреби), – задоволення інтересу, оскільки таке право може бути припиненим всупереч волі носія інтересу. У такому випадку особа може вжити заходів на усунення загрози порушення права, або набути інше [717, с. 84].

Вона також вперше сформулювала невичерпний перелік підстав, за яких інтерес може бути об'єктом цивільно-правового захисту: опосередковано, – у разі захисту суб'єктивного цивільного права, яке є засобом реалізації цього інтересу; безпосередньо, у разі припинення суб'єктивного права, що було засобом реалізації цього інтересу; безпосередньо, у разі протиправного створення перешкод у набутті суб'єктивних прав, що можуть бути засобами реалізації інтересу; безпосередньо, у разі втрати суб'єктивним правом своїх корисних властивостей реалізовувати інтерес; безпосередньо, якщо перешкода реалізації цього інтересу зумовлена перешкодою реалізації іншого пов'язаного інтересу; безпосередньо, якщо існує загроза створення перешкод у здійсненні суб'єктивного права, яким забезпечується здійснення інтересу [717, с. 85].

Загалом, зазначене надає підстави стверджувати, що суб'єктивне право і охоронюваний інтерес є двома самотійними, але взаємообумовленими і взаємозалежними категоріями (реальностями). Саме тому законодавець визначив їх самотійними об'єктами цивільно-правового захисту, – в ст. 15 ЦК України йдеться про право на захист цивільних прав та інтересів.

Визначаємо, що права пасажира може бути порушено не лише перевізником, але й органами державної влади. Приміром, ми були свідками в аеропорту м. Запоріжжя, коли пасажирам було відмовлено співробітниками державної прикордонної служби у перетині кордону України, на основі «інформації, яка міститься в базі даних державної прикордонної служби». Через дві хвилини після зльоту повітряного судна співробітники державної служби вибачилися за перешкоджання у здійсненні вильоту, оскільки сталася помилка внаслідок «збою в роботі системи». Звичайно, особи можуть

вимагати відшкодування шкоди, завданої незаконними діями органами державної влади за ст. 1173 ЦК України.

Про охоронювані законом інтереси пасажирів в конкретному правовідношенні можна говорити, якщо вони не є суб'єктивними правами пасажирів, які складають зміст конкретного договору, а витікають з його цивільно-правового статусу.

На погляд З.В. Ромовської віднесення інтересу до групи охоронюваних законом інтересів створює для його носія можливості діяти певним чином та претендувати на певну поведінку іншої особи, а у випадку незадоволення цього інтересу звертатися за захистом [501, с. 77]. З цього можна резюмувати, що захист інтересу встановлюється законом і забезпечується активними діями його носія.

Іншими словами, до сфери «охоронюваного законом інтересу особи» за договором перевезення пасажирів і багажу варто відносити прагнення до отримання благ за цим договором, які мають прояв у доставці його до пункту призначення. Нами вже наводилися приклади, коли особам-пільговикам було незаконно відмовлено в перевезенні. Формально, вони не набули статусу пасажирів, оскільки через недопуск до транспортного засобу навіть не було укладено договір перевезення. Таким чином, захищаючи свій охоронюваний законом інтерес, визнаючи за собою право бути перевезеним на пільговій основі, і зобов'язуючи перевізника здійснити її перевезення, особа створює умови для здійснення свого права і його забезпечення.

Є складною і несправедливою ситуація, за якої суб'єктивне право особи є порушеним, але не передбачено наслідків такого порушення, що в транспортній сфері призводить до відсутності підстав застосування окремих способів захисту прав пасажирів. В окремих випадках, щодо яких не передбачені транспортним законодавством наслідки порушення прав та/чи інтересів пасажирів, можливий захист на основі положень споживчого законодавства, і зокрема, п. 5 ч. 1 ст. 4 та ч. 2 ст. 22 Закону України «Про захист

прав споживачів» і вимагати компенсації моральної шкоди. Такий підхід узгоджується з положеннями ст. 15 та ч. 2 ст. 16 ЦК України.

Щоправда, це можливе за умови доведення пасажиром факту завдання моральної шкоди (її наявність) та її розміру.

Наразі не викликає сумнівів, що право на захист є необхідною передумовою для його здійснення особою (пасажиром). До моменту порушення права пасажирів він не може здійснити своє право на захист. Відтак, право на захист є елементом відновлювально-нормалізаційного правовідношення, яке виникає після порушення основного права [330, с. 121].

С.О. Погрібний визначив, що здійснення права на захист є одночасно елементом та стадією правового регулювання [369, с. 49]; В. Л. Яроцький, – четвертою стадією механізму цивільно-правового регулювання [719, с. 18].

А.В. Коструба висунув тезу, що правозастосування є етапом на стадії правореалізації правового регулювання цивільних відносин [224, с. 153]. Правозастосовна ж діяльність суду активується лише у випадку звернення пасажирів, права чи охоронювані законом інтереси якого порушено, до суду за захистом свого порушеного, оспорюваного чи невизнаного цивільного права чи охоронюваного законом інтересу.

Висловлюємо позицію, що на стадії правозахисту правоохоронне правовідношення може трансформуватися в правовідношення цивільної відповідальності. Зміст правозахисної діяльності складають процесуальні дії (форми і способи захисту, де форми – юрисдикційні та неюрисдикційні, способи – способи, передбачені ст.ст.16-19 ЦК України).

Водночас, вибір постраждалою особою-пасажиром форми та способу захисту зумовлюється здатністю цього способу досягнути мети захисту та допуском його застосування актами спеціального транспортного законодавства.

Рівень небезпек та загроз при здійсненні перевезень пасажирів (в силу експлуатації транспортних засобів, діяльність щодо яких визнано джерелом підвищеної небезпеки за ст. 1187 ЦК України) зумовили особливість

механізму правового регулювання цих відносин, особливого режиму забезпечення прав і охоронюваних інтересів пасажирів, їх охорони, здійснення та захисту.

Саме ця особливість (специфічність) зумовила особливості застосування існуючих форм та способів цивільно-правового захисту прав пасажирів.

Зазвичай, автори, які переймаються питаннями захисту прав споживачів у тій чи іншій сферах, не приділяють належної уваги саме тим питанням, які нами пропонуються для дослідження, зосереджуючи свою увагу, здебільшого, на питаннях відповідальності сторін за відповідним договором, чи, у кращому випадку, вирішенні питань правових наслідків невиконання чи неналежного виконання договірних зобов'язань. Такий підхід знаходимо в роботах Гудима М.М. «Захист прав споживачів за договором про надання туристичних послуг» [115], Колісникової Г.В. «Зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої споживачам» [209], Осетинської Г.А. «Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України» [341]. Водночас, в роботах Письменної О.П. «Правовідносини, що виникають у зв'язку з порушенням прав споживачів внаслідок недоліків товарів, робіт (послуг)» [357], Коршакової О.М. «Захист прав споживачів житлово-комунальних послуг» [223], основна увага приділена саме особливостям форм та способів захисту прав споживача, в тому числі в окремих правовідносинах (сфера житлово-комунальних послуг, тощо).

В своїй роботі ми виходимо з тих позицій, що наслідки порушення зобов'язання, цивільно-правова відповідальність та захист порушених прав особи є близькими, але не однорідними категоріями.

На наше переконання, підхід, за якого основна увага приділяється цивільно-правовій відповідальності в механізмі захисту прав пасажирів, є недостатньо виправданим. Адже має йтися як про наслідки неналежного виконання договірних зобов'язань, так і про захист прав та інтересів сторони такого зобов'язання, так і про можливість примусу до виконання акцесорного зобов'язання (яке має прояв в окремих способах захисту прав пасажирів).

Законодавець і в ст. 611 ЦК України (щодо наслідків порушення зобов'язання), і в ст. 16 ЦК України (щодо способів захисту цивільних прав) визначив відшкодування збитків та моральної шкоди; зміну правовідношення та зміну умов зобов'язання; припинення правовідношення і припинення зобов'язання (при тому що зобов'язання, по-суті, є теж правовідношенням). Та попри це, ми не можемо говорити про помилку законодавця. По-перше, перелік способів захисту порушеного права є значно ширшим (ст. 16 ЦК України); по-друге, говорячи про наслідки невиконання зобов'язання, законодавець, насамперед, зазначив про значення невиконання зобов'язання для долі договірною зобов'язання взагалі (щодо продовження його подальшого існування) та про несприятливі наслідки для сторони, винної в невиконанні такого зобов'язання у формі акцесорного зобов'язання. Говорячи про захист порушених прав зацікавленої сторони (кредитора), законодавець переймається питанням відновлення порушеного права постраждалої сторони чи відновлення її матеріального становища через застосування способів, передбачених в ст. 16 ЦК України, перелік яких не є виключним.

Проте, це можливо в добровільному, претензійному чи судовому процесуальному порядках: а) самим порушником, якщо інше не передбачено законодавством; б) на вимогу (за заявою чи претензією потерпілого); в) через позовне провадження та/або виконавче провадження.

Щодо цього Я.М. Шевченко визначила, що означені засоби мають різну мету. Від того їх можна поділяти на міри захисту і міри відповідальності та окремо оперативні міри.

Міри захисту спрямовані, насамперед, на виконання цивільно-правового обов'язку щодо суб'єкта, права якого порушені. На переконання Ю.Г. Басіна, відповідальність звернена до порушника прав, а міри захисту – до управненої особи. Міри відповідальності ж, крім відновлення прав потерпілого, завжди спричиняють несприятливі наслідки у майновій сфері особи, яка такі права порушила [35, с. 34]. При тому обов'язковими ознаками цивільно-правової відповідальності є негативні несприятливі наслідки у майновій сфері для

порушника; осуд правопорушення і поведінки правопорушника; можливість державного примусу [657, с. 83].

Існує також позиція, що ці категорії розрізняються за підставами їх застосування, функціями, принципами реалізації та деякими іншими моментами [685, с. 52]. Я.В. П'янова також звернула увагу, що міри відповідальності виконують, здебільшого, попереджувальну функцію, – і лише потім – відновлювально-компенсаційну. Натомість міри захисту суб'єктивних прав використовуються, в основному, для досягнення відновлювально-компенсаційної мети [662, с. 175].

Цікаву пропозицію запропонувала О.І. Антонюк щодо розумінням під цивільно-правовим захистом не сукупності заходів захисту чи діяльності щодо їх застосування, а певного результату такої діяльності [29, с. 5]. Проте, такий підхід викликає ряд заперечень (щодо діяльності і її наслідків).

В науці зазначається, що захист суб'єктивних цивільних прав здійснюється в передбаченому законом порядку, тобто через застосування належних форм, способів і засобів [647, с. 143].

Під формою захисту розуміють комплекс внутрішньо узгоджених організаційних заходів для захисту суб'єктивного права, де розрізняють дві основні форми захисту – юрисдикційну та неюрисдикційну [165, с. 142; 652, с. 55]. Р.Б. Шишка під формою захисту розуміє порядок дії норми, яка дозволяє особі здійснити захист порушеного права: самостійно, звертаючись з вимогою до порушника чи до інших органів, які уповноважені приймати відповідні рішення і реалізовувати їх у встановленому законом порядку [658, с. 127].

С.О. Сліпченко сутність юрисдикційної форми вбачав у зверненні за захистом до державних або інших компетентних органів, які уповноважені застосувати необхідні заходи для захисту порушеного цивільного права [652, с. 55]. Порядок захисту зумовлений правовим статусом цього органу та його компетенцією та повноваженнями.

В межах юрисдикційної форми прийнято вирізняти загальний (судовий) та спеціальний порядок (Президентом України, органами державної влади,

органами влади Автономної Республіки Крим, органами місцевого самоврядування, нотаріусом і ін. (ст. 17-18 ЦК України)). Останній порядок прийнято називати захистом в адміністративному порядку. Засобом захисту цивільних прав в адміністративному порядку є скарга, що подається до відповідного органу і розглядається ним.

Стаття 18 ЦК України визначає також нотаріальний порядок захисту цивільних прав шляхом вчинення виконавчого напису на борговому документі у випадках і в порядку, встановлених законом.

Неюрисдикційна форма захисту є протидією суб'єктів, яка здійснюється самостійно, без звернення за допомогою до державних чи інших компетентних органів. Так, застосування особою засобів протидії, які не заборонені законом та не суперечать моральним засадам суспільства закон визначає як самозахист (ст. 19 ЦК України).

Під самозахистом О.І. Антонюк розуміє можливість особи у разі порушення свого цивільного права або інтересу, цивільного права чи інтересу іншої особи, виникнення реальної загрози такого порушення застосувати доцільну та адекватну протидію, яка не заборонена законом і не суперечить моральним засадам суспільства та спрямована на попередження або припинення цього порушення чи ліквідацію його наслідків [29, с. 5].

При тому закон визначив, що способи самозахисту мають відповідати змісту права, яке порушене, характеру дій, якими воно порушене, а також наслідкам, що спричинені цим порушенням. Способи самозахисту можуть обиратися самою особою чи встановлюватися договором або актами цивільного законодавства (ч. 2 ст. 19 ЦК України).

І.В. Спасибо-Фатєєва визначила, що зміст правовідносин щодо захисту прав різниться залежно від характеристик або стану суб'єктивного права як предмета захисту. Відповідно до цих обставин суб'єкт права на захист буде формувати свою поведінку, тобто, буде обирати спосіб захисту [662, с. 172]. Вона солідаризується з підходом О.В. Бринцева, що є не зовсім точним зведення способів захисту до усунення перешкод у здійсненні суб'єктивного

права, бо існують численні випадки, коли вже не може йтися про здійснення права [54, с. 123].

Неможливе застосування як способу захисту порушеного права визнання права або відновлення становища, яке існувало до порушення у випадку загибелі чи каліцтва особи-пасажира, втрати багажу, тощо.

Свого часу О.О. Красавчиков виділив наступні форми захисту: визнання права; відновлення становища, яке існувало до порушення права, і припинення дій, що його порушують; присудження до виконання; відшкодування завданих збитків, а в випадках, передбачених законом або договором, неустойки (штрафу, пені) [169, с. 95-97]. Проте, тут вбачаються способи, а не форми захисту. Звичайно, що такий підхід не набув свого подальшого розвитку, тим більше що тому сприяв і законодавець, який прямо визнав перелічені «форми» способами захисту (ст. 16 ЦК України).

Наступне, що не додає визначеності означених категорій, це існування поруч з «формою» та «способами» захисту цивільних прав ще й «порядку» захисту цивільних прав та засобів [647, с. 143].

Визначаємо, що «форма» відповідає на питання відносно того, хто здійснює діяльність з захисту суб'єктивних цивільних прав пасажирів (відповідає на питання – «хто?»). «Способи захисту» – надає відповідь відносно того, що потрібно зробити, аби порушене право було відновлене (відповідь на питання – «що робити?»). «Порядок» – надає відповідь на питання відносно того, як це має бути зроблене (відповідь на питання – «яким чином?»), – усна вимога, скарга, претензія, позовна заява).

Звернемося до аналізу позицій науковців аби підтвердити або спростувати такі висновки.

Ю.В. П'янова визначила зв'язок захисту з процедурно-процесуальними відносинами, які виникають на підставі відповідних процесуальних норм, мають свій суб'єктний склад, об'єкт, зміст, ініціативність виникнення з установами певного порядку подання відповідних заяв тощо» [662, с. 174].

О.П. Вершинін виділив елементи захисту суб'єктивних цивільних прав, – засіб захисту, спосіб захисту, форма захисту. На його погляд під засобом захисту слід розуміти первісну дію із захисту права, якою розпочинається провадження по справі; під формою – порядок юрисдикційних дій із захисту прав у цілому; під способом – дії, безпосередньо спрямовані на захист прав [73, с. 55].

Вважаємо, що «форма» та «порядок» співвідносяться як форма і зміст. Виходимо з того, що якщо форми захисту розглядати як юрисдикційну і неюрисдикційну, в залежності від того, здійснюється захист суб'єктивних прав пасажирів органами державної влади чи ні, то порядок є елементом юрисдикційної форми; «порядок» має свої види в межах юрисдикційної форми: судовий, адміністративний та нотаріальний [658, с. 128].

Під засобами захисту Р.Б. Шишка розуміє способи звернення до порушника: самозахист, усна вимога про зупинення порушення та/чи відшкодування шкоди, претензія, скарга, рекламація, заява, позов, апеляція, касація, звернення до омбудсмана, до президента, до ЄСПЛ. Їм відповідають дії-реакції порушника: задоволення скарги, вимоги, претензії, напис нотаріуса, рішення суду, видача виконавчого листа, відкриття виконавчого провадження, відміна незаконного рішення, тощо [658, с. 127-128].

Б.І. Пугинський під правовими засобами визначив юридичні способи вирішення суб'єктами відповідних задач, досягнення своїх цілей (інтересів) [466, с. 85-87]. Вважаємо, що такий підхід науковця є неприйнятним, оскільки способи – це прийому впливу, а засоби – скоріше інструменти.

Ми ж вважаємо, що постраждала особа (пасажир) звертається з претензією до перевізника (претензія – інструмент, засіб), а вже в ній міститься модель вирішення мети пасажирів із захисту, яка виражається у його вимозі до перевізника вдатися до певної поведінки, дії, якою захистити порушене право пасажирів (способу захисту прав пасажирів – вдатися до зміни правовідношення, визнати право, компенсувати матеріальні збитки).

А. Претензійний порядок захисту прав пасажирів.

На повітряному, залізничному та річковому транспорті актами транспортного законодавства передбачено претензійний порядок врегулювання спорів між перевізниками і пасажирями.

Звертає на себе увагу передбачений ст. 100 ПК України та Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. (п. 6 Розділу XIV, п. 3-4 Глави 3 Розділу XVIII, Розділ XXVII) претензійний порядок звернення пасажирів до авіаперевізника. Претензійний порядок звернення пасажирів до перевізника передбачено на залізничному транспорті у відповідності до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. На річковому транспорті – Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР.

Питання щодо необов'язковості дотримання претензійного порядку вирішення спору було вирішене на підставі Рішення Конституційного Суду України від 09.07.2002 р. у справі № 1-2/2002 [491]. Рішення ґрунтується на п. 8 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя» від 1 листопада 1996 року №9, де було зазначено про неприпустимість відмови особі у прийнятті позовної заяви чи скарги лише з тієї підстави, що її вимоги можуть бути розглянуті в передбаченому законом досудовому порядку.

Голова Верховної Ради України в листі до Конституційного Суду України звертав увагу на те, що норми Конституції України, які визначають юрисдикцію судів щодо конкретних правовідносин та «право особи (зокрема юридичної особи) на судовий розгляд спору, не можуть бути поставлені в залежність від наявності чи відсутності в законах України спеціальних положень про можливість звернення до суду по кожній конкретній категорії справ» [491].

Право на судовий захист передбачено і ст. 8 Конституції України, яка дозволяє звернення до суду для захисту конституційних прав і свобод людини і громадянина безпосередньо на підставі Конституції України, норми якої мають пряму дію та найвищу юридичну силу, гарантується. Крім того, ч. 4 ст.

13 Конституції України встановила обов'язок держави забезпечити захист прав усіх суб'єктів права власності і господарювання, в тому числі у судовому порядку. З цього Конституційним Судом України було зроблено висновок, що обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду і здійснення за нею правосуддя, порушує право особи на судовий захист.

Проте, у сфері міжнародних перевезень пасажирів залізничним транспортом інший підхід. Так, Вищий Господарський Суд України в узагальненні судової практики звернув увагу на ту обставину, що Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) передбачає обов'язковий досудовий претензійний порядок врегулювання спору. За законодавством України, якщо у чинному міжнародному договорі України, укладеному у встановленому законом порядку, містяться інші правила, ніж ті, що встановлені відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила відповідного міжнародного договору України.

Відтак, обов'язковість досудового претензійного порядку врегулювання спору при перевезеннях пасажирів у міжнародному сполученні на основі Конвенції КОТІФ дотримання обов'язкового досудового претензійного порядку є обов'язковим.

Водночас, проаналізувавши акти спеціального транспортного законодавства доходимо висновку, що Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. не забороняється пасажирові самотійно вирішувати питання щодо обрання порядку захисту свого порушеного права: претензійного чи судового, оскільки в протилежному випадку це було б грубим порушенням права пасажирів на захист. Згідно п. 4 Глави 3 Розділу XVIII Правил відмова пасажирів в поверненні коштів може бути оскаржена пасажиром шляхом подання претензії до авіаперевізника або у судовому порядку. Більш того, п. 2 Глави 2 Розділу XXVII Правил закріплено, що позови про відповідальність авіаперевізника щодо неналежного повітряного перевезення пасажирів може бути подано у

встановлені законодавством строки без попереднього висування претензії до авіаперевізника [382].

Правилами 2012 р. в Розділі XXVIII. «Претензії та позови» Глава 1, попри назву «Загальні положення щодо порядку пред'явлення претензій та подачі позовів», фактично регулювала пред'явлення позовів. Притому, що п. 4 містив положення, що перевізник зобов'язаний розглянути претензію і повідомити заявника про її задоволення чи відхилення з обґрунтуванням підстав протягом трьох місяців з дати її отримання. Складалося враження, що творці цих Правил не відрізняли позов від претензії (виглядає так, що позов може бути пред'явлений, і як наслідок, претензія має бути розглянута).

Ця вада була виправлена Правилами 2018 р., в яких в Розділі XXVII. «Претензії та позови» в Главі 1 п.п. 1-3 присвячені претензіям, а п.п. 4-9, – позовам. Причому, згідно з п. 4 позов про відшкодування завданої авіаперевізником шкоди під час повітряного перевезення може бути поданий відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені Монреальською конвенцією та законодавством України, без шкоди правам інших осіб на звернення до суду.

Цими Правилами встановлено претензійний порядок вирішення спорів щодо пошкодження багажу, нестачі вмісту: претензія має бути подана негайно або не пізніше ніж сім календарних днів з дати отримання зареєстрованого багажу, а у разі затримки, – протягом 21 календарного дня з дати, коли багаж було передано у розпорядження пасажирів (п. 2 Глави 3 Розділу XXVII Правил 2018р.). Претензії щодо втрати багажу висуваються до перевізника після того, як багаж буде визнано втраченим. Багаж вважається втраченим, якщо його не виявлено за результатами розшуку протягом 21 календарного дня з дати, наступної за тією, коли багаж мав прибути до місця призначення. У такому разі претензію до авіаперевізника має бути пред'явлено протягом двох років (для міжнародного перевезення) та трьох років (для рейсів у межах України) з дати прибуття повітряного судна до місця призначення, або з дати, коли

повітряне судно мало прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Принагідно зазначити, що за відсутності зазначених претензій у зазначені строки під час міжнародних повітряних перевезень жодні позови до перевізника щодо неналежного перевезення багажу не приймаються, крім випадків застосування перевізником обману. А от щодо внутрішніх перевезень – згідно чинного законодавства України. Такий підхід є необґрунтованим: він має бути єдиним як при міжнародних, так і внутрішніх перевезеннях.

На залізничному транспорті пред'явлення претензій перевізникові пов'язане виключно з поверненням сум платежів (п. 7.24 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України).

Проаналізувавши зміст зазначених положень, вважаємо, що претензійний порядок зводиться до засобу самозахисту, – звернення пасажира до перевізника з відповідною вимогою.

На основі аналізу актів транспортного законодавства встановлено відсутність загального підходу до правового регулювання претензійного порядку захисту прав пасажира 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.

Б. Адміністративний порядок захисту прав пасажира

Захист прав пасажира в адміністративному порядку передбачено, формально, положеннями ст. 17 ЦК України, згідно якої захист цивільних прав та інтересів може здійснюватися Президентом України, органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим або органами місцевого самоврядування. Президент України здійснює захист цивільних прав та інтересів у межах повноважень, визначених Конституцією України.

Рішення, прийняте зазначеними органами щодо захисту цивільних прав та інтересів, не є перешкодою для звернення за їх захистом до суду.

Відповідно до п. 3 ч.2 ст. 6 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» орган ліцензування здійснює контроль за додержанням ліцензіатами вимог ліцензійних умов та за результатами перевірки приймає рішення. У випадку складання: акту про невиконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, встановлених для виду господарської діяльності (п.5 ч.2 ст. 16 Закону); акту про повторне порушення ліцензіатом ліцензійних умов орган ліцензування має право прийняти рішення про анулювання ліцензії на вчинення даного виду господарської діяльності.

Згідно Постанови Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом» [410] наявність такої ліцензії для здійснення даного виду господарської діяльності є обов'язковою умовою.

Звичайно, застосування таких важелів впливу не пов'язане з безпосереднім захистом прав пасажирів, а є, скоріше важелем впливу на перевізника, який сприяє попередженню правопорушень в майбутньому. Наочним прикладом слугує справа № 204/8265/18 [494]. Пасажир, якому було відмовлено у пільговому проїзді автобусним маршрутом, звернувся зі скаргою до Управління Укртрансбезпеки у Дніпропетровській області. В результаті перевірки водія було звільнено, а на підприємство-перевізника було накладено адміністративні стягнення.

Частина 3. ст. 5 Закону України «Про захист прав споживачів» закріпила, що захист прав споживачів здійснюють: Державна інспекція України з питань захисту прав споживачів та її територіальні органи згідно із законодавством, місцеві державні адміністрації, інші органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування згідно із законом, а також суди.

Засобом захисту порушених цивільних прав та інтересів є скарга, яка подається у відповідний орган, на відміну від судового захисту, де засобом захисту є позовна заява. У зв'язку із зверненням пасажирів зі скаргою до

компетентного державного органу, у останнього виникає обов'язок у визначений строк розглянути скаргу, вжити необхідні заходи, про що надати скажникові відповідну письмову відповідь.

Загалом, повноваження такого державного органу закріплено ст. 26 Закону України «Про захист прав споживачів», серед яких стягнення до державного бюджету України штрафу у десятикратному розмірі вартості продукції виходячи з цін, що діяли на час придбання цієї продукції, але не менше п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і т.д. При цьому, сплата штрафу не позбавляє порушника обов'язку компенсаційних виплат постраждалій особі – пасажирові.

Щодо здійснення захисту прав споживачів за договором перевезення пасажирів та багажу в адміністративному порядку виявляються наступні недоліки чинного законодавства: недостатня регламентованість такого захисту; відсутність чіткого переліку органів, до яких може звернутися пасажир; відсутність закріплених способів захисту, які ними можуть застосовуватися.

В. Нотаріальний порядок захисту прав пасажирів.

Попри те, що нотаріальний порядок захисту прав особи закріплено ст. 18 ЦК України, він скоріше є виключенням, адже єдиними способами є примусове стягнення з боржника на користь кредитора грошових сум або передачу чи повернення майна кредитору, здійснене на документах, які підтверджують зобов'язання боржника, здійснене на підставі виконавчого напису. Крім того, свідчення свідків порушення та заяви можуть бути нотаріально посвідчені, що може бути доказом при здійсненні захисту прав пасажирів.

Г. Судовий порядок захисту прав пасажирів.

Основним порядком захисту прав пасажирів є судовий порядок. Про це свідчать численні судові рішення у справах за позовами пасажирів до перевізників. Зазначимо, що звернення до перевізника з вимогою (претензією) є не обов'язковим. У такому випадку пасажир, звертаючись з позовом до

перевізника у судовому порядку, вимагає захисту свого порушеного права. Більш того, ст. 16 ЦК України визначила саме судові способи захисту цивільних прав.

Наочним прикладом є справа № 204/8265/18 за позовною заявою ОСОБА_2 до Товариства з обмеженою відповідальністю «Автотранссервіс» про захист прав споживачів та стягнення моральної шкоди у зв'язку з відмовою йому у безоплатному проїзді [494], де позивач просив стягнути з відповідача вартість проїзду в розмірі 7 (сім) грн. 00 коп.; моральну шкоду в розмірі 300 (триста) грн. 00 коп. Суд вимоги позивача задовольнив.

Роль судового порядку захисту прав пасажирів пояснюється силою судового рішення, виконання якого забезпечується примусовою силою держави.

Д. Захист прав пасажирів за участі суб'єктів громадянського суспільства та ЗМІ.

Діяльність громадських організацій, громадських активістів, депутатів, та навіть політичних партій часто виявляється дієвим засобом впливу на перевізників, органи державної влади та місцевого самоврядування, що має результатом захист прав пасажирів.

Наочним прикладом є звернення народного депутата Верховної Ради VIII скликання О. Ляшка до голови правління АТ «Укрзалізниця» Євгена Кравцова з приводу відмови АТ «Укрзалізниця» компенсувати завдану шкоду здоров'ю (роздроблення кісток тазу) пасажирки поїзда Київ-Рахів Надії Поляковій, на яку обвалилася верхня полиця разом з іншою пасажиркою [381].

Достатньо ефективним є оприлюднення фактів порушень прав в ЗМІ, оскільки воно – удар по діловій репутації.

Способи захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів.

Ю.В. П'яногою свого часу було здійснено класифікацію способів захисту. Так, нею виділено присічні, відновлювальні і штрафні способи [662, с. 175]. Погоджуючись з даною класифікацією, висловлюємо зауваження щодо штрафного способу. Штраф є, скоріше, категорією відповідальності, ані ж

захисту, адже штраф – є негативним наслідком для особи-порушника. Через призму інтересів постраждалої особи має йтися про компенсацію, яка має на меті відновлення матеріального становища потерпілого. На цій підставі вважаємо, що має йтися про: присічні, відновлювальні та компенсаційні способи.

Напевно, авторка виходила з класифікації функцій цивільно-правової відповідальності: штрафної, каральної і правовідновлюючої (М.Н. Марченко) [601, с. 464], проте, в такому випадку упущено превентивну, або ж, попереджувальну, а штрафна і каральна мають єдину мету.

На подібність несприятливих наслідків, примусового виконання обов'язку як для захисту, так і для відповідальності звернула увагу О.П. Письменна [357, с. 136].

Змістом присічних способів захисту є припинення незаконних і несприятливих дій, внаслідок чого поновлюється можливість безперешкодного використання прав особою. Змістом других – відновлення порушених прав. Третіх – компенсації, що мають на меті відновлення матеріального становища особи. Проте, це лише авторська класифікація тих же способів, які закріплено ст. 16 ЦК України.

Водночас, більшість авторів виходять з переліку видів способів захисту цивільних прав, закріпленому в ст. 16 ЦК України: 1) визнання права; 2) визнання правочину недійсним; 3) припинення дії, яка порушує право; 4) відновлення становища, яке існувало до порушення; 5) примусове виконання обов'язку в натурі; 6) зміна правовідношення; 7) припинення правовідношення; 8) відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди; 9) відшкодування моральної (немайнової) шкоди; 10) визнання незаконними рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим або органу місцевого самоврядування, їхніх посадових і службових осіб.

Науковцями, які досліджували особливості цивільно-правового захисту прав споживачів, часто виділялися лише окремі способи захисту, притаманні

цим відносинам. Так, О.М. Коршаковою та М.М. Гудима було встановлено, що у сфері споживання житлово-комунальних послуг та туризму є найуживанішими є відшкодування шкоди і компенсація моральної шкоди [223, с. 137; 115, с. 128].

На наше переконання, таке штучне обмеження можливих способів захисту порушених прав є необґрунтованим. Весь арсенал можливих способів захисту порушених, невизнаних, чи оспорюваних прав може бути використаний. Скажімо, такий спосіб захисту порушених прав, як визнання незаконними рішення, дій чи бездіяльності органу державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим або органу місцевого самоврядування, їхніх посадових і службових осіб (п. 10 ч. 1 ст. 16 ЦК України), на перший погляд, не властивий захисту прав пасажирів, проте, ми такий віднайшли (бездіяльність щодо укладання договору на компенсацію вартості перевезень - № 752/16965/15-ц) [624].

Щодо застосування для захисту прав пасажирів таких способів, як відновлення становища, що існувало до порушення права та припинення дій, що порушують право, наведемо точку зору З.В. Ромовської, що передбачені у цих двох способах дії (відновлення і припинення) повинні розглядатися як двоєдиний процес [148, с. 16]. Дійсно, саме по собі припинення протиправних дій не спроможне захистити право, оскільки результати цих дій не усунуті. А.С. Штефан висловила, що означений спосіб захисту може бути застосованим щодо триваючих порушень [706, с. 44]. Таким може бути внесення перевізником пасажирів до «чорного списку». Але в даному випадку йтиметься скоріше про захист охоронюваного законом інтересу.

Примусове виконання обов'язку в натурі. Також пов'язане з триваючим порушенням, – наприклад, коли перевізник скасував чи затримав рейс. Але навіть зважаючи на строковість перевезення, актуальним може бути для пасажирів його здійснення навіть з плином часу. Проте, пасажирів, здебільшого, обирають іншого перевізника для поїздки і намагаються стягнути з перевізника-порушника збитки, викликані невиконанням договору. Проте,

специфіка спеціалізованого транспортного законодавства обмежує ці вимоги пасажирів лише стягненням прямих збитків (вартість квитка), а на повітряному транспорті – сумами нормативно визначених компенсацій.

Сторона може обрати той спосіб захисту свого права, який найбільшою мірою спроможний, на його думку, забезпечити такий захист. Звичайно, спосіб захисту відповідає способу порушення цього права.

Загалом, тією чи іншою мірою застосування способів захисту прав пасажирів передбачено в один із способів, закріплених ст. 16 ЦК України, зокрема: зміни правовідношення, його припинення, відшкодування збитків та інших способів відшкодування майнової шкоди, відшкодування моральної (немайнової) шкоди. Щоправда, застосування останнього можливе на основі положень не транспортного законодавства, а Закону України «Про захист прав споживачів».

О.А. Кузнєцова зазначила, що для вибору способу захисту головне питання, на яке має відповісти суб'єкт права: що він бажає отримати, щоб його право було поновлене або правопорушення було припинене [238, с. 257].

О.П. Письменна визначила специфічність властивих цивільно-правовому захисту методів та засобів, яка полягає у застосуванні таких способів, які забезпечують або усунення перешкод у здійсненні права, або відновлення майнового становища потерпілого за рахунок майнових благ порушника чи іншої зобов'язаної особи [357, с. 129].

Проблеми з захистом прав пасажирів пов'язані в тому числі і з відсутністю нормативно закріплених наслідків порушення договору перевезення пасажирів, оскільки, як правило, порушення не пов'язані із завданням прямої шкоди. Інше питання, – віднесення до компетенції перевізника на свій розсуд вирішувати окремі питання, які стосуються відмови пасажирів у перевезенні (через стан здоров'я, ступінь сп'яніння чи поведінку, що порушує громадський порядок). Відомо, що авіакомпанія British Airways внесла Наомі Кемпбел – відому скандалістку до переліку осіб, яким

відмовлено в обслуговуванні. Як захистити право пасажирів, якщо йому кореспондоване право перевізника вирішувати ці питання?

Яке має значення для перевезення пошкодження квитка чи документів, які посвідчують особу під час здійснення перевезення? І як синхронізується це положення з тим, що, як правило, сам квиток при перевезенні пасажирів повітряним транспортом може вилучатися і єдиним документом, яке надає право зайняти місце в повітряному судні є посадковий талон?

Аналіз судової практики вирішення спорів щодо захисту порушених прав пасажирів за договором перевезення пасажирів та багажу свідчить, що найбільш типовими способами захисту порушених прав пасажирів та його охоронюваних законом інтересів є: відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди; відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Наочним прикладом слугує рішення Іллічівського районного суду м. Маріуполя Донецької області у справі № 242/294/19 від 08.05.2019 р.[490]. Згідно матеріалів справи, позивачка звернулась до суду з позовом до ПрАТ «Маріуполь-Авто», посилаючись на те, що 21 жовтня 2018 року приблизно о 10 год. 50хв. в смт. Цукурине вона та супроводжуюча її особа чекали біля зупинки приїзду автобусу Маріуполь-Северодонецьк (рейс №5471). По приїзду автобус з невідомих причин не зупинився та проїхав зупинку. Щоб встигнути на поїзд, вона вимушена була їхати на таксі.

Суд постановив рішення, яким стягнув з відповідача лише вартість невикористаних квитків у розмірі 235 грн. (прямі збитки).

Останнім часом в спеціальній науковій літературі все частіше звертається увага на можливість застосування такого способу захисту прав та інтересів, як самозахист (ст. 19 ЦК України). Правову основу для застосування цього способу закладено також в ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів», якою закріплено права споживача у разі порушення умов договору про виконання робіт (надання послуг).

Зі змісту ст. 19 ЦК України випливає, що: особа має право на самозахист свого цивільного права та права іншої особи від порушень і протиправних посягань; самозахистом є застосування особою засобів протидії, які не заборонені законом та не суперечать моральним засадам суспільства; способи самозахисту мають відповідати змісту права, що порушене, характеру дій, якими воно порушене, а також наслідкам, що спричинені цим порушенням; способи самозахисту можуть обиратися самою особою чи встановлюватися договором або актами цивільного законодавства.

Ю.В. Мица зауважив, що право на самозахист випливає з положень ч.5 ст. 55 Конституції України, відповідно до яких кожен має право будь-якими не забороненими законом засобами захищати свої права і свободи від порушень і протиправних посягань. Це право охоплює право особи вдатися як до юрисдикційного, так і неюрисдикційного захисту. При тому, неможливість вдатися до юрисдикційного захисту не є умовою законності самозахисту [662, с. 199]. Проте, самозахист завжди є правомірною поведінкою, що виключає застосування до особи, яка до нього вдалася, будь-яких мір відповідальності (п. 6 Оглядового листа ВГСУ від 22.11.2006 р.) [401].

Та, нажаль, нині вироблено лише загальні критерії до самозахисту. Наразі найбільшого поширення набуло визначення, що самозахистом цивільних прав є здійснення уповноваженою особою дозволених законом дій фактичного порядку, спрямованих на охорону її особистих або майнових прав та інтересів [561, с. 273].

Проте, нажаль, в ст. 19 ЦК України мають місце внутрішні протиріччя, що не дозволяють однозначно прийняти таке визначення. Так, якщо в ч. 1 йдеться про те, що самозахистом є застосування особою засобів протидії, то в ч. 2 йдеться про способи самозахисту щодо права, яке вже порушене. То виникає питання в чому полягає протидія, особливо коли йдеться про право порушене? О.І. Антонюк визначила, що необхідно розрізняти для самозахисту своїх прав засоби превентивного характеру і засоби активно-оборонного характеру [29, с. 163]. Але як бути щодо ситуації вже завершеного порушення,

(ч. 2 ст. 19 ЦК України)? Та й ст. 19 ЦК України не обмежує протидію діями фактичного порядку. То ж виникає питання: чи можна вважати самозахистом звернення пасажирів до перевізника з претензією? Вважаємо що так, адже і способи самозахисту можуть обиратися самою особою чи встановлюватися договором або актами цивільного законодавства (ч. 2 ст. 19 ЦК України).

Наочним прикладом протидії оборонного характеру є силове зняття пасажирів авіакомпанією United Airlines з літака рейсу Чикаго – Луїсвілл. Проти пасажирів було застосовано силу і вони чинили опір супротив цього, оскільки ними було зайняте місце в транспортному засобі на законних підставах. Відмова ж пасажирів у перевезенні без достатніх підстав (чи не з підстав, передбачених актами транспортного законодавства) є порушенням прав пасажирів. Проте, як ми вже зазначали раніше, пасажир має виконувати вказівки командира повітряного судна, а у випадку незгоди з ними, – оскаржувати їх в установленому законом порядку. Дії такого пасажирів було кваліфіковано як порушення правил безпеки авіаційних перевезень.

Будемо об'єктивними, – сфера перевезень пасажирів є специфічною сферою діяльності. Вона пов'язана з експлуатацією складних механізмів (транспортних засобів), які здатні вийти з-під контролю людини, що визнано у відповідності до ст. 1187 ЦК України джерелом підвищеної небезпеки. Саме ця обставина зумовлює необхідність чіткої конкретизації та нормативного закріплення підстав та допустимих меж самозахисту. Багато чого залежить від виду транспорту та ситуації. Так, у разі ДТП за участю автомобільного чи залізничного транспорту, пасажир може самовільно (за можливості) покинути транспортний засіб, завдавши навіть при цьому шкоди транспортному засобу (вибити вікно, двері і т.п.). Проте, на повітряному транспорті такі самовільні дії пасажирів можуть привести до ще гірших наслідків, оскільки пасажир може не володіти необхідними навиками та знаннями. Так, 15.01.2009 р. відбулася подія, яку охрестили «чудом на Гудзоні» [113]. Пілот прийняв єдине вірне рішення, – від здійснив посадку літака на річку Гудзон. Ніхто з пасажирів не постраждав. Єдине, чого не врахувала команда повітряного судна, – це

особливість поводження фюзеляжу на воді. Після відкривання хвостових аварійних виходів, на борт судна почала поступати вода, прискоривши занурення літака у воду. У тій ситуації центр тяжіння перетягував до хвоста літака, внаслідок чого він був більше занурений у воду. Згодом експерти визначили, що літак зберігав би плавучість більш тривалий час, якби не було відчинено задні двері.

Правила вимагають слідуванню команд командира повітряного судна. Тим обґрунтовуємо необхідність законодавчого закріплення обов'язку пасажирів дотримуватися законних вимог екіпажу транспортного засобу, що продиктовано необхідністю забезпечення безпеки пасажирів. Водночас, визнаємо, що мають місце і прикрі приклади, зокрема, у випадку загибелі людей в аеропорту під час приземлення літака в Шереметьєво 05.05.2019 р., здебільшого внаслідок відкривання хвостового аварійного виходу стюартом повітряного судна, через який полум'я пожежі потрапило до салону. Такі дії міг вчинити і будь-хто з пасажирів.

Щодо здійснення самозахисту у випадку порушення права пасажирів на доставку багажу у цілісному стані, теж зазначимо особливості. Багаж після здавання перевізникові і до моменту його видачі перебуває у віданні перевізника. Але на різних видах транспорту свої особливості, викликані, в першу чергу, заходами безпеки, і особливо на повітряному.

Транспорт є специфічною сферою, яка вимагає особливих знань та навиків. Без них пасажир, здійснюючи самозахист, може зашкодити не лише собі, але й іншим пасажирів, третім особам чи перевізникові. Саме тому використання способу самозахисту прав пасажиром має обмежений характер і є допустимим лише у випадках, чітко визначених законом (Правилами перевезень, правилами безпеки і т.п.), особливо коли йдеться про превентивні заходи, оборону та рятування. З цих підстав вважаємо, що зазначеними актами має бути прямо заборонено вдаватися до самозахисту (самовільного вчинення дій без дозволу або без команди), окрім чітко визначених випадків та допустимих меж. Особливості звернення до претензійного порядку здійснення

самозахисту може визначатися актами спеціального транспортного законодавства.

Важливим є питання захисту прав дітей. Звичайно, що захист їх прав здійснюють законні представники. В іншому форми, порядок та способи захисту такі ж, як і дорослих пасажирів. Водночас, нас зацікавило питання: як бути, якщо дитина має намір доїхати додому, але не розрахувала і залишилася без грошей на проїзд? Що робити? Висаджувати? Нехай йде пішки куди захоче? Вартість квитка дорожче безпеки дитини?

Вважаємо, що зважаючи на права та інтереси дитини, в Правилах перевезень пасажирів автомобільним транспортом, міським електричним транспортом, має бути закріплена пряма заборона відмови у перевезенні дитини навіть у випадку несплати нею вартості проїзду. Водночас, має бути встановлений механізм, яким би забезпечувалася охорона прав дитини, і водночас, забезпечення інтересу перевізника в оплаті вартості проїзду. Найпростіший спосіб, – залучення співробітників патрульної поліції для встановлення особи дитини, її батьків та констатації факту несплати проїзду з тим, щоб батьками вартість такого проїзду була оплачена, а дитина дісталася дому чи була передана батькам.

На основі наведених аргументів, дійшли наступних висновків.

Елементами механізму захисту прав пасажирів є: 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 способи захисту (загальні: визначені ст. 16 ЦК України; спеціальні, – Законом України «Про захист прав споживачів» та актами транспортного законодавства).

Захист охоронюваних законом інтересів пасажирів можливий такою ж мірою, якою здійснюється захист порушеного права.

Попри необов'язковість дотримання претензійного порядку підставі Рішення Конституційного Суду України від 09.07.2002 р. у справі № 1-2/2002,

вважаємо, що його застосування є обґрунтованим з точки зору можливості задоволення вимог пасажирів без застосування засобів державного примусу.

Право пасажирів на комунікацію, бути почутим наразі не має необхідного рівня нормативного забезпечення. На перевізника має покладатися обов'язок доведення до відома пасажирів інформації щодо звернення до перевізника і забезпечення його можливості. Пропонуємо доповнити ст. 910 ЦК України частиною 4 наступного змісту: «4. Перевізник повинен в простій та доступній формі довести до відома пасажирів інформацію про спосіб і порядок звернення з вимогами та претензіями до перевізника та підстав і порядку захисту порушених прав пасажирів. Забороняється виконання цього обов'язку шляхом посилення на наявність передбаченого порядку в актах транспортного законодавства».

Адміністративний порядок захисту порушених прав пасажирів полягає у застосуванні адміністративного впливу на перевізника (через анулювання чи призупинення дії ліцензій, дозволів, притягнення до адміністративної відповідальності) і є скоріше, способом захисту інтересів, чинником запобігання порушень в майбутньому.

Судовий порядок захисту прав пасажирів є основним та одним з найефективніших в силу забезпеченості судового рішення застосуванням державного примусу.

Нормативні заборони застосування окремих способів захисту прав пасажирів відсутні. Водночас, можливість їх застосування зумовлюється здатністю захистити порушене право та наявністю нормативних та фактичних передумов для їх застосування.

Застосування самозахисту пасажиром (випадків, підстав, умов, меж) має бути чітко регламентоване. Загальною має бути заборона (окрім претензійного порядку вирішення спорів) і виключення з неї, що продиктоване безпекою.

Основним інструментом забезпечення захисту порушених прав пасажирів (способом захисту) запропоновано нормативну регламентацію сум грошових компенсацій за окремі склади порушень умов договору (прав

пасажирів) (неустойку) як наперед узгоджених збитків. 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.

За обставин, коли актами спеціального транспортного законодавства не передбачено наслідків порушення прав пасажирів (окрім загибелі та каліцтва, що врегульовано Главою 82 ЦК України), чи не єдиним способом захисту прав пасажирів є відшкодування моральної шкоди. Цьому сприяло закріплення в Законі України «Про захист прав споживачів» (п. 5 ч. 1 ст. 4 та ст. 16 ч. 2 ст. 22) можливість відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої споживачу.

В науці цивільного права тривають дискусії щодо «моральної шкоди» та особливостей її відшкодування або виходячи з тлумачення змісту ст. 23 ЦК України [653, с. 125; 637, с. 538], або з положень п. 3 Постанови Пленуму Верховного Суду України № 4 від 31 березня 1995 року «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» [108, с. 41], де йдеться, що під нею слід розуміти втрати немайнового характеру внаслідок моральних чи фізичних страждань, або інших негативних явищ, заподіяних фізичній чи юридичній особі незаконними діями або бездіяльністю інших осіб.

Але таке визначення породжує, водночас, реальну невизначеність сутності даного поняття, оскільки відсутнє нормативне визначення «вtrat немайнового характеру», які можна розтлумачити як «немайнову шкоду». Вважаємо, що відсутність єдиного універсального, законодавчо визначеного

поняття «моральна шкода» є серйозним упущенням законодавця, оскільки на практиці це породжує труднощі праворозуміння та правозастосування.

Визначення поняття «моральна шкода» є занадто широким для розуміння і занадто непрактичним для доказування і оцінки адекватної грошової компенсації. Не дарма В.П. Паліюк запропонував, що поняття моральної (немайнової) шкоди, завданої фізичній особі необхідно визначати як моральні, фізичні страждання або переживання, а також втрати немайнового характеру, як наслідок цих страждань та переживань, які виникають при посяганні на абсолютні нематеріальні блага (життя, здоров'я, честь, гідність і т.д.) або які порушують особисті немайнові права, пов'язані з майновими (право авторства, право на ім'я і т.д.) та майнові права громадянина [349, с. 5]. Така позиція підтримана Н.В. Коробцовою [646, с. 268]. М.І. Гошовський, О.П. Кучинська охарактеризували моральну шкоду як заподіяні правопорушеннями душевні або фізичні страждання особи, приниження, ураження її свободи або інші негативні явища, що призвели до порушення нормального психічного стану особи [99, с. 42].

Загалом, в українській цивілістичній науці прийнята концепція «страждань» як основа для відшкодування моральної (немайнової) шкоди. Н.В. Коробцова та В.І. Борисова визнали, що зміст моральної шкоди як «страждання» визначається діями, які викликали ці «страждання» [646, с. 268].

В радянській цивільно-правовій літературі було проведено, що моральна шкода не тільки не відшкодовується за радянським законодавством, а й не повинна відшкодовуватись, бо таке відшкодування характерне для права буржуазного суспільства, в якому все, в тому числі духовні і моральні цінності, оцінюються грошима [559, с. 359].

Досить часто обстоюється, що моральна шкода не може бути оцінена і компенсована у грошовій або іншій матеріальній формі, оскільки за своєю природою така шкода належить до нематеріальної (духовної) сфери людського життя. Г.Ф. Шершеневич зазначав, що треба настільки зневажати людину як особистість, щоб переконувати її, що гроші здатні задовольнити всі моральні

страждання. Переведення моральної шкоди в гроші – результат буржуазного духу, який вимірює все грошима і вважає все продажним [689, с. 592]. Такий погляд тривалий час був визначальним для радянської цивілістичної літератури.

З.В. Ромовська зазначила, що, на переконання Г.Ф. Шершеневича, винагорода за моральну шкоду сама є моральною шкодою [690, с. 683]. Моральна шкода допускає лише те моральне заспокоєння, яким є вирок громадської думки чи вирок суду [503, с. 504].

Наразі питання можливості відшкодування моральної шкоди вирішене в ст.16 та ст. 23 ЦК України. В законодавстві Німеччини її відшкодування визначається як «гроші за страждання» або «грошова компенсація за страждання» [348, с. 14], а сама шкода – як «шкода, завдана почуттям» [695. с. 164].

З погляду на досвід зарубіжних країн, категорія «моральної шкоди» продовжуватиме бути дискусійною з точки зору пізнання її сутності, видів (як це має місце в праві Англії і США: «психічна шкода» (psychological injury), «психіатрична шкода» (psychiatric injury), «нервовий шок», «нервове потрясіння» (nervous chock), «загальний шок», «загальне потрясіння» та «звичайні переживання» (ordinary chock) [348, с. 13] на основі розладів «психічного благополуччя»), визначення розміру відшкодування.

З.В. Ромовська зазначила, що певна дискусія йшла в період створення Проекту ЦК України. Тоді пропонувалося термін «відшкодування» замінити терміном «компенсація», оскільки матеріальні збитки відшкодовуються повністю, в той час як моральна шкода не може бути відшкодована повністю і достовірно, тому ми можемо говорити лише про її компенсацію. Але, як зазначає вона, справа і в іншому, – неможливо оцінити в грошах суму понесених нематеріальних втрат [503, с. 506]. Тієї ж позиції тримається і Р.Б. Шишки, на погляд якого «відшкодування» не відображає суті моральної шкоди, адже не можливо виразити майнову вартість завданих страждань [698, с. 160]. Визначаємо обґрунтованість застосування категорії «компенсації», а

не «відшкодування» моральної шкоди виходячи з відсутності вартості особистого немайнового блага та неможливості вартісного вираження завданих страждань.

Ми ж виходимо з того, що такий спосіб захисту прав пасажирів є допустимим на основі ЦК України та Закону України «Про захист прав споживачів». Водночас, застосування цього способу захисту прав пасажирів на повітряному транспорті є обмеженим в силу специфіки законодавства у сфері правового регулювання перевезень пасажирів повітряним транспортом.

В судовій практиці з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009-2012 рр.) зазначено, що у п. 22.7 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених наказом від 14 березня 2006 р. № 187 Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужби), передбачено випадки і види компенсації за затримку пасажирів. Проте, указане правило не передбачає відшкодування моральної шкоди.

Так, скасовуючи рішення Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 20 квітня 2007 р. та рішення апеляційного суду Київської області від 16 жовтня 2007 р. в справі за позовом М.Д. та М.М. до ЗАТ «Авіакомпанія «А.» про захист прав споживачів, Верховний Суд України в рішенні від 29 квітня 2009 р. вказав, що суди не мали правових підстав для задоволення вимог про відшкодування моральної шкоди, оскільки такий вид цивільної відповідальності не передбачений ні умовами спірного договору про повітряне перевезення, ні Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу (справа № 6-28003св07) [583].

У п. 5 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» № 4 від 31 березня 1995 р. зазначено, що суду необхідно в кожній справі з'ясовувати характер правовідносин сторін і встановлювати якими правовими нормами вони регулюються, чи допускає відповідне законодавство відшкодування моральної шкоди при даному виді правовідносин [456].

Іншими словами, компенсація моральної шкоди можливе лише у випадках, якщо це прямо передбачене законодавством. Це надає достатніх підстав для висновку, що у випадках порушення суб'єктивних цивільних прав пасажирів, передбачених Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, компенсація моральної шкоди неможлива.

Тобто, за інших видів порушень (крім тих, за які передбачено компенсаційні виплати згідно положень Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу) прав пасажирів (приміром, права на своєчасну та достовірну інформацію), пасажир має право на відшкодування моральної шкоди на підставі ч. 2 ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів».

Така позиція наразі не підтримується рядом вчених. Так, І.В. Спасибо-Фатєєва відстоює позицію, що у главі 82 ЦК України у системному зв'язку зі ст. 23 ЦК України, яка характеризує загальні засади захисту цивільних прав та інтересів, проводиться ідея, що моральна шкода повинна відшкодовуватися кожному, чиє право порушене та кому вона дійсно завдана. На її переконання ця ідея підтверджена у практиці Європейського суду з прав людини у справі проти України [662, с. 267].

Наразі судова практика свідчить про інше. У справі № 761/1048/13-ц [570] позивачеві (пасажирові) було відмовлено у задоволенні вимог у компенсації моральної шкоди. За матеріалами справи ТОВ «Альф туристичний оператор» реалізував квитки на рейс PS 8858, який виконувався Приватним акціонерним товариством «Авіакомпанія «МАУ» 25.08.12 з часом відправки цього рейсу о 19:55 годині, в той час як правильний розклад був 17:30, внаслідок чого пасажир не зміг скористатися послугами авіаперевізника. Підстава відмови: не дивлячись на п. 5 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів», Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, не передбачено можливості відшкодування моральної шкоди.

Вважаємо, що така відмова з цих підстав не є законною, оскільки цей склад правопорушення не передбачає компенсацій за Авіаційними Правилами,

а відтак, може бути компенсована на підставі Закону України «Про захист прав споживачів» у зв'язку з наданням недостовірної інформації.

У справі № 756/5775/13-ц 29.10.2013 р. [569] суд відмовив у задоволенні моральної шкоди з тих підстав, що позивачі не навели доказів, яким чином відповідач заподіяв їм моральні страждання, в чому вони полягають, та обґрунтування розміру шкоди. Позивачі зверталися до ТОВ «Агромат-Тур», який був агентом з продажу квитків авіакомпанії «Аеросвіт», визнаної банкрутом.

Водночас, в практиці ЄСПЛ останнім часом дотримується «презумпції моральної шкоди». Як зазначив В.Д. Примак, Суд все частіше при вирішенні питання про наявність негативних наслідків у немайновій сфері потерпілого виходить з розумного припущення про природність їх виникнення за подібних обставин, хоча і посилається на зазначені заявниками незручності, розчарування та страждання в результаті встановленого порушення [486], а іноді навіть не кваліфікує їх вид і характер [487].

За справою 22-ц/796/3373/2017 [567] у лютому 2016 року позивач пред'явив позов до відповідача та зазначав, що в квітні 2015 року він знаходився на борту літака ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України», що направлявся з міжнародного аеропорту «Бориспіль» (Україна) до міжнародного аеропорту «Бен Гуріон» (Ізраїль). Бортпровідник пролила на нього окріп, внаслідок чого він отримав опіки першого, другого та третього ступенів. Рішенням Дарницького районного суду м. Києва від 13.07.2016 року позов задоволено частково. Вирішено стягнути з відповідача на користь позивача 7740 грн. 40 коп. матеріальної шкоди та 75 000 грн. моральної шкоди.

Перевізник погодився відшкодувати, понесені пасажиром витрати на лікування у розмірі 309,94 доларів США, але заперечував проти відшкодування моральної шкоди, оскільки така не передбачена Монреальською конвенцією 1999 р.

Апеляційний суд це визнав, зазначивши, що попри це, за вказаними Конвенціями відшкодуванню не підлягає виключно моральна шкода, проте

підлягає відшкодуванню моральна шкода (психологічна, емоційна), яка є наслідком шкоди фізичної. Але, виходячи з засад розумності, виваженості та справедливості, а також з огляду на обставини, за яких було спричинено позивачу моральну шкоду (відсутність умисних дій, – як пояснила бортпроводник у своїх показах як свідок, нещасний випадок стався в результаті необережних дій іншого пасажирів), колегія суддів визнала, що її розмір повинен дорівнювати 20 000 грн.

Аналіз даного рішення дозволив зробити висновок, що попри кінцево справедливе та законне рішення, окремі аргументи та доводи, посилення на норми спеціального транспортного законодавства, внутрішньо суперечливі.

Ми виходимо з тих положень, що неможливість відшкодування моральної шкоди за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом допустима лише у випадках, щодо яких законодавець передбачив фіксовані суми компенсацій (скасування рейсу, відмова пасажирів у перевезенні, затримка доставки багажу).

Означене дає підстави для висновку, що відшкодування моральної шкоди пасажирів можливе на підставі положень Закону України «Про захист прав споживачів» у випадках, коли актами спеціального транспортного не передбачено поглинання моральної шкоди розмірами нормативно встановлених грошових компенсацій.

5.3. Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів

Досліджуючи договори, більшість науковців вирішували саме питання цивільно-правової відповідальності сторін за порушення зобов'язань. Зокрема, це прослідковується в дослідженнях А.О. Мінченка [299, с. 157-179] та О.М. Нечипуренка [328, с. 138-155].

Такий підхід був цілком закономірним, адже в доктрині цивільно-правова відповідальність сприймалася як негативні наслідки неправомірної

поведінки особи. Так, Р.Й. Халфіна зазначала, що порушення тягнуть за собою несприятливі наслідки для осіб, які допустили відступи від нормальної діяльності [628, с. 58].

Загалом, ця ідея була проведена і в більшості транспортних кодексів та статутів, правил перевезення пасажирів різними видами транспорту. Так, в Статуті залізниць України Розділ VII присвячений відповідальності залізниці [420], Статуті автомобільного транспорту УРСР Розділ IX, – відповідальності автотранспортних підприємств [454]; відповідно ст.ст. 193-194 КТМ України [204] присвячені відповідальності та межах відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів; Розділ IX Статуту внутрішнього водного транспорту – відповідальності пароплавств [574].

Та попри те, що категорії цивільно-правової відповідальності приділялася і продовжує приділятися увага науковців, наразі продовжуються спори щодо її правової природи та сутності. Не вдаючись до всього розмаїття питань, які складають предмет наукової дискусії (відповідальності у розумінні санкції О.О. Красавчиковим [228, с. 13]; застосування до особи заходів державно-примусового впливу санкцій Алексеєвим С.С. [18, с. 365]; цивільно-правової відповідальності як наслідку санкції О.С. Іоффе [176, с. 7-8]; цивільно-правової відповідальності як виду державного примусу чи охоронно-захисних правовідносин між державою в особі її спеціальних компетентних органів і правопорушником О.Ф. Скакун [551, с. 464], С.М. Братуся [53, с. 3], покарання за правопорушення О.В. Церковної [476, с. 29]) зосередимо увагу на вирішенні питань визнання цивільно-правової відповідальності як результату застосування державного примусу на підставі судового рішення та визначенню особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення прав пасажирів.

Загалом, як зазначив Р.Б. Шишка, категорія цивільно-правової відповідальності є достатньо дискусійною в науці цивільного права [655, с. 165].

В сучасній науковій цивілістичній літературі цивільно-правова відповідальність визначається: 1) як санкція за правопорушення, що спричиняє для порушника негативні наслідки у вигляді позбавлення суб'єктивних цивільних прав, покладання нових або додаткових цивільно-правових обов'язків [652, с. 78]; 2) як система цивільно-правових засобів, за допомогою яких, з одного боку, забезпечується і гарантується захист цивільних прав та інтересів суб'єктів цивільного права, з другого – здійснюється штрафний і виховний вплив на правопорушників [185, с. 6]; 3) як передбачений законом чи договором та забезпечений на підставі рішення суду силою державного примусу обов'язок порушника зобов'язання зазнавати негативні наслідки за допущене порушення з метою відновлення чи компенсації порушеного права у вигляді додаткового покладання на правопорушника майнових обов'язків чи полишення його суб'єктивного права [655, с. 170].

В сучасній цивілістиці наразі є спірним питання стосовно застосування цивільно-правової відповідальності у випадку здійснення добровільних компенсацій. Так, на погляд І.В. Венедиктової, добровільна виплата певних компенсацій за порушення реалізації інтересу також відноситься до цивільно-правової відповідальності [69, с. 101], що категорично апелює Р.Б. Шишка як помилкове розуміння відповідальності як всяких санкцій за правопорушення з їх негативними наслідками без процесуального порядку їх застосування судом. На його погляд, договірна відповідальність виникає саме внаслідок перетворення чи переростання порушеного договірною зобов'язання у додаткове (акцесорне) зобов'язання через санкцію, що застосована судом і є, власне, цивільно-правовою відповідальністю [703, с. 276]. На його переконання цивільно-правова відповідальність є результатом звернення особи, права якої порушено, з позовом до суду, в якому міститься вимога застосування примусу до порушника [703, с. 211].

О.М. Нечипуренком висловлена протилежна точка зору, – що добровільне відшкодування збитків винною особою також варто вважати

проявом цивільно-правової відповідальності, оскільки суб'єкт добровільно поніс тягар негативних наслідків своєї неправомірної поведінки. В обох випадках мова йде про цивільно-правову відповідальність і способи притягнення особи до неї – в добровільному чи примусовому порядках [325, с. 163]. Схожу точку зору висловила В.І. Борисова, на переконання якої добровільне відшкодування збитків, сплата неустойки або компенсація моральної шкоди, завданої діями правопорушника також є цивільно-правовою відповідальністю, оскільки вона виникає не із судового рішення, а незалежно від нього, за наявності певних умов. Крім того, добровільне усунення наслідків правопорушення не виключає застосування державного примусу. Загалом, як зазначила вона, цивільна відповідальність спрямована не на покарання правопорушника, а на відновлення (компенсацію) суб'єктивного цивільного права потерпілої особи [659, с. 270].

Нажаль, транспортне законодавство (окрім повітряного транспорту) не містить санкцій щодо порушень, не пов'язаних з каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я чи смертю (загибеллю) пасажирів.

Як правило, авіакомпанії, які дорожать своєю репутацією (Lufthansa, Austrian airlines та ін.), самі пропонують пасажирів суми компенсацій, які передбачено у правилах перевезення пасажирів у випадку настання відповідної події (порушення умов договору перевезення пасажирів та багажу). То чим є добровільна виплата компенсацій пасажирів у випадку порушення перевізником своїх обов'язків: виконанням акцесорного зобов'язання чи цивільно-правовою відповідальністю?

Наразі розділ XXVI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. має назву «Обов'язки авіаперевізника та розмір компенсації за заподіяну шкоду», а не «Відповідальність перевізника та розмір компенсації за заподіяну шкоду» за Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 р. (відповідний Розділ XXVII). Іншими словами, тут йдеться не про цивільно-правову відповідальність, а про наслідки неналежного виконання перевізником своїх зобов'язань. Саме тому, під

«обов'язками» авіаперевізника за заподіяну шкоду варто розуміти не інакше як акцесорне зобов'язання, яке може бути виконане перевізником як в добровільному, так і в примусовому порядку.

Хоча, якщо бути до кінця об'єктивним, назва розділу XXVI Правил 2018 р. викликає зауваження. Адже не завжди у договірному зобов'язанні завдається шкода. Скажімо, в очікуванні затриманого рейсу пасажир може познайомитися з майбутньою дружиною і т.п. Чи внаслідок затримки звільнений з роботи. Так, завдано шкоди життєвим інтересам, але ж вона не пряма, а тому відшкодуванню не підлягає. Не всяким правопорушенням завдається шкода, хоча суб'єктивне право пасажирів може бути порушеним.

Якщо ж слідувати змісту означених Правил – компенсації передбачені не з підстав завдання шкоди, а з факту порушення суб'єктивного права пасажирів. Авіаперевізник відшкодовує тільки реальні збитки, доведені пасажиром, але в межах відповідальності за шкоду, встановлену Авіаційними правилами.

Є.О. Харитонов та І.Г. Бабич висловилися, що «стосовно відповідальності за порушення зобов'язань, правильніше говорити про те, що вона наступає за скоєння цивільного правопорушення, котре виступає тут як суспільно небезпечна поведінка» [637, с. 329].

Та чи може сам факт протиправної поведінки, яке не має наслідком шкоди, тягнути цивільно-правову відповідальність? В своїй праці Н.С. Кузнецова зазначила, що при застосуванні цивільно-правової відповідальності не мають ніякого правового значення негативні наслідки допущеного порушення суб'єктивних прав. Порушення права тягне за собою потребу його захисту, в тому числі шляхом застосування цивільно-правової відповідальності. Відтак, підставою такої відповідальності є факт порушення суб'єктивного цивільного права [236, с. 369].

Б.С. Антимонов вважав, що договірна відповідальність має декілька підстав: існування договірних зобов'язань та його порушення [28, с. 29]. Це підтримано Є.О. Харитоновим, який зазначив, що відповідальність за

порушення зобов'язань настає за скоєння цивільного правопорушення, котре є протиправною поведінкою [648, с. 475].

І.С. Лукасевич-Крутник визначила, що порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є самостійною правовою категорією і полягає у вчиненні зобов'язаною особою дій, що призвели до відхилення від модусу виконання договірної зобов'язання за будь-яким з його елементів. Відповідно, порушення сторонами умов договору перевезення носить об'єктивний характер і не залежить від причин порушення та наявності фактичних негативних наслідків. З цього нею зроблено висновок, що єдиною підставою настання договірної відповідальності у сфері надання транспортних послуг є порушення контрагентами чи залученими ними особами взятих на себе обов'язків з надання транспортної послуги [255, с. 356].

Маємо, щонайменше, два зауваження. По-перше, не може не мати значення причина порушення договірної зобов'язання. А якщо порушення мало місце в силу дії обставин непереборної сили? По-друге, факт порушення є достатньою підставою цивільно-правової відповідальності будь-якого договору, а не лише договору про надання транспортних послуг.

При перевезеннях пасажирів видів порушень їх прав чимало. Але порушенням договору може бути визнане лише порушення тих суб'єктивних прав пасажирів, які складають зміст цього договору: зміст умов, визначених сторонами чи закріплених нормативно (і в цьому контексті йдеться не лише про транспортне законодавство, але й положення Закону України «Про захист прав споживачів»).

Так, згідно Рішення Шевченківського районного суду м. Києва (справа № 761/21756/17 [571] від 18.01.2019 р. позивачу було відмовлено у задоволенні позовних вимог до ТОВ «Агентство елегант тревел», British Airways Plc в особі Представництва «Брітіш Ейрвейс Пі Ел Сі» про захист прав споживачів, відшкодування майнової та моральної шкоди. Згідно матеріалів справи, агентство забронювало квитки клієнту за маршрутом Київ-Лондон-Бріджтаун, не попередивши про те, що транзитний аеропорт в Лондоні інший, аніж

прильоту, і для переміщення між ними потрібна відповідна віза. Міграційний контроль не надав дозволу пасажирові здійснити транзит LANDSIDE без отримання спеціальної британської візи. Пунктами 13a1 – 13a3 п. 13a загальних умов перевезень пасажирів і багажу авіакомпанії British Airways визначено, що пасажир (не авіакомпанія) зобов'язаний: з'ясувати в'їзні вимоги тієї країни, в яку він направляється; надати авіакомпанії паспорти, візи, медичні довідки та інші необхідні для перельоту документи.

Відповідно до п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 р. саме пасажир відповідає за одержання всіх необхідних для подорожі документів: віз, дозволів, довідок тощо, а також за виконання всіх застосованих законів щодо виїзду, в'їзду та транзиту країни відправлення, прибуття та транзиту. Перевізник не відповідає перед пасажиром за наслідки того, що пасажир не одержав такі документи або візи чи не виконав такі застосовані закони. З цих підстав пасажирові було відмовлено у задоволенні позову, попри те, що йому не було надано інформацію про особливості транзитного перельоту.

Аналізуючи перелік підстав цивільно-правової відповідальності перевізника, закріплених в транспортних статутах та кодексах, Правилах перевезення пасажирів, доходимо висновку, що особливістю транспортного законодавства є те, що не кожному праву пасажира кореспондовано відповідні наслідки його порушення.

Так, Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. передбачено наслідки порушення прав пасажирів внаслідок відмови у повітряному перевезенні, скасуванні або затримки рейсів, зміни класу обслуговування, втрати чи пошкодження багажу, спричинення загибелі чи тілесного ушкодження пасажирів. На інших видах транспорту передбачене лише несення відповідальності перевізника «згідно із законодавством».

О.М. Нечипуренко, не виокремлюючи конкретні види порушень прав пасажирів при перевезенні пасажирів таксі, звернув увагу на законний і договірний режими цивільно-правової відповідальності і виділив: 1) режим

відповідальності за порушення договірних зобов'язань; 2) режим відповідальності за завдану майнову шкоду; 3) режим відповідальності за завдану немайнову (моральну) шкоду [328, с. 137].

Щодо цього І.С. Лукасевич-Крутник визначила два підходи, застосовувані у різних правових системах: 1) моністичний (визначення цивільно-правової відповідальності як єдиного поняття); 2) дуалістичний (визначення договірної та позадоговірної відповідальності як окремих понять) [255, с. 368].

Проаналізувавши чинне законодавство України, доходимо висновку, що у сфері перевезень пасажирів модель цивільно-правової відповідальності тяжіє до дуалістичної. Йдеться, щонайменше, про два «види» відповідальності: 1) договірну (як наслідок порушення договірних умов); 2) позадоговірну (в т.ч., яка базується на приписах глави 82 ЦК України, до якої відсилає ст. 928 ЦК України), хоча і пов'язану з виконанням договірного зобов'язання. Остання, в свою чергу, поділяється на два підвиди: а) класичну (яка ґрунтується на вині порушника: ст. 193 КТМ України; п.2 Глави 1 Розділу XXVI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., – за шкоду, завдану знищенням, втратою або пошкодженням зареєстрованого багажу); б) безвинну (щодо випадків, коли законодавством передбачена відповідальність особи незалежно від її вини, – п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., – авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, яке відбулося на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів на/з борт(у) повітряного судна).

Звертає увагу застосування на повітряному транспорті презумпції вини авіаперевізника за затримку доставки пасажирів та, водночас, застосування формули звільнення авіаперевізника від відповідальності, якщо він доведе, що він, його працівники та агенти з продажу та/або обслуговування вжили всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або що він (вони) не мав (мали) змоги вжити таких заходів (п. 1 Глави 2 Розділу XXVI Правил

повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу). Проте, це заслуговує на критику. По-суті, йдеться про те, що діями перевізника могли бути створені підстави для завдання шкоди, а потім, якщо перевізник доведе, що не міг їм протистояти чи зробив все, що було в його силах за даних обставин, – це є підставою для його звільнення від відповідальності за затримку рейсу. На наше переконання, справедливим було в даному разі використати традиційну формулу вини.

Особливістю договірної відповідальності є можливість сторонам домовитися про її підстави і розміри. Цікаве питання задала О. Земскова щодо того, чи варто приділяти увагу категорії вини, якщо насправді єдиною підставою договірної відповідальності є факт порушення умов договору? [166, с. 23]. Дійсно, вина як умова цивільно-правової відповідальності враховується за деліктними зобов'язаннями. У договірних правовідносинах, як правило, – у випадку завдання шкоди і вирішення питань її відшкодування. Як правило, сторони передбачають сплату неустойки й відшкодування збитків. Водночас, погодимося з позицією авторки, що порушення договірних умов не завжди має своїм наслідком завдання шкоди [166, с. 23-24], а від себе додамо, – не завжди має передбачені наслідки такого порушення.

Основним підходом, який закріплено в ЦК України, Законі України «Про захист прав споживачів» є повне відшкодування завданої особі майнової шкоди (ст. 1166 ЦК України, п. 9 ст. 18 Закону України «Про захист прав споживачів»). У повному обсязі означає: збитки та упущену вигоду. На тому наполягав й О.С. Іоффе [176, с. 103]. Наразі ж акти транспортного законодавства обмежують дію даного принципу. На цю особливість звернула увагу і І.С. Лукасевич-Крутник [255, с. 414].

Проте, на повітряному транспорті, – за неналежне перевезення пасажирів і багажу авіаперевізник відшкодовує тільки реальні збитки, доведені пасажиром, але в межах відповідальності за шкоду, встановлену Авіаційними правилами: знищення, втрата, пошкодження або затримка перевезення зареєстрованого багажу обмежується сумою 1131 СПЗ; за шкоду, заподіяну

внаслідок затримки під час повітряного перевезення пасажирів будь-якими рейсами, обмежується сумою 4694 СПЗ щодо кожного пасажира; за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, – сумою у розмірі 250000 СПЗ для кожного пасажира. На морському транспорті, – втрата багажу – 2700 розрахункових одиниць на пасажира; за втрату або пошкодження автомашини, – 10000 розрахункових одиниць за автомашину; втрату або пошкодження каютного багажу – 1800 розрахункових одиниць; смерті пасажира або ушкодження його здоров'я – не більше 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому (ст. 194 КТМ України).

Суди при вирішенні справ, пов'язаними з порушенням прав споживачів послуг з перевезення пасажирів виходять з позицій, закріплених актами транспортного законодавства. Так, у справі № 761/27154/17 за позовом ОСОБА_1 до WIZZ AirHungary LTD про стягнення компенсації за відмову від перевезення було встановлено, що позивачеві було безпідставно відмовлено у перевезенні попри те, що було надано посадковий талон. Внаслідок цього позивач та його сім'я вимушені були заночувати в м. Києві та придбати квитки на інший найближчий рейс до Кіпру та витратили на придбання квитків 18.657,00 грн. Суд визнав ці витрати непрямыми збитками і відмовив у задоволенні позовних вимог [572].

Регламентом (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23.10. 2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» [441] в ст. 14 (Заперечення відповідальності) закріплене правило, яке має бути імплементоване в національне транспортне законодавство: навіть якщо перевізник заперечує свою відповідальність за травму, нанесену пасажиру під час перевезення, воно намагається, в межах розумного, допомогти пасажиру, який вимагає відшкодування шкоди від третіх осіб. Це є справедливим і сприяє забезпеченню прав пасажира.

На відміну від усіх інших видів транспорту, саме на повітряному передбачено компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу, зниження

класу обслуговування пасажирів (п. 16 ст. 100 ПК України). Тож про що йдеться? Про відшкодування шкоди, сплату неустойки, як дію санкцій правової норми, про інститут забезпечення виконання зобов'язань чи про «наперед узгоджені збитки»?

Як зазначив Тарас Рим, свого часу в цивілістиці велися спори щодо порядку та способів доведення розміру збитків, що призвело до появи кількох теорій [593, с. 55]. Серед них – відмова від інституту відшкодування збитків та зміни його сплатою штрафів [505 с. 20].

А. Шахназаров озвучував існування теорії «нормативного збитку», якою пропонувалося запровадити існування окремого виду штрафної санкції, поряд з неустойкою, штрафом та пенею [683, с. 16]. Теорія нормативних збитків була частково імплементована в цивільне законодавство.

А.В. Венедіктов запропонував метод «приблизних оцінок», згідно якого за проблем чи неможливості визначення розміру збитків варто застосовувати цей метод [67, с. 100]. Пізніше ця теорія була трансформована в інститут «заздалегідь оцінених чи узгоджених збитків» [101, с. 238]. Ця концепція знайшла свій прояв у п.5. ст. 225 ГК України. О.С. Іоффе негативно ставився до цього інституту, оскільки наперед узгоджені збитки є схожі на штрафні санкції [593, с. 56-57].

Водночас, у О.В. Мороз [306, с. 193] знаходимо прямо протилежний цьому аргумент: стягнення заздалегідь передбачених договором грошових сум має ту перевагу, що для цього достатньо одного факту винного порушення зобов'язання: не потрібно доводити ні розмір, ні факт настання збитків. Однак, недолік полягає в тому що сума, яка стягується з особи порушника, не є еквівалентною заподіяним ним майновим втратам і тому відшкодувати збиток не спроможна [177, с. 109–110].

Аналіз ЦК свідчить, що у договірному зобов'язанні наявність домовленості між сторонами про встановлення конкретного розміру збитків звільняє кредитора від обов'язку, передбаченому п. 2 ст. 623 ЦК України щодо

доказування розміру завданих збитків. Повторимося, що такий підхід закріплено і в п. 16 ст. 100 ПК України.

Окремої уваги потребують особливості цивільно-правової відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, ушкодженням здоров'я чи смертю особи. Стаття 928 ЦК України відсилає до Глави 82 ЦК України, де ст. 1187 ЦК України передбачено відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки (ч. 5 якої закріплено, що відповідальність особи, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого. Іншими словами, йдеться про наявність презумпції вини перевізника). На повітряному транспорті застосовано формулу «відповідальності незалежно від вини», проте і в такому випадку умисел пасажирів є підставою для звільнення авіаперевізника від відповідальності.

Висловлюємо позицію, що у випадку шкоди, завданої каліцтвом чи загибеллю пасажирів, законодавцем застосовано кілька підходів: 1) на морському транспорті, – якщо шкода є наслідком вини або недбалості перевізника (ст. 193 КТМ України); 2) загальний підхід за ч. 5 ст. 1187 ЦК України, – презумпції вини: «якщо не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого»; 3) на повітряному транспорті, – «незалежно від вини» (крім умислу чи недбалості потерпілого пасажирів, – п.1 Глави 3 Розділу XXVI Правил 2018 р.).

Вперше відповідальність без вини була закріплена у світі законами про повітроплавання, оскільки вважалося, що аероплан є небезпечною річчю – *dangerous thing* [684, с. 91-92]. Нині «відповідальність без вини» визнана значним колом науковців, а її зміст зводиться до покладання обов'язку відшкодувати шкоду, якщо її заподіяння не є результатом винної поведінки правопорушника [351, с. 66] (Р.Ю. Заїка [158, с. 7] , В.В. Паришкура [351, с. 66], Є.В. Гузь [116, с. 56] та ін.).

Щодо відповідальності «без вини» було вироблено декілька підходів: а) відповідальності без вини бути не може (теорія законного страхування, запропонована О.О. Красавчиковим) [227, с. 118]; б) відповідальність без вини є виключенням з правил (В.О. Тархов [598, с. 359], М.М. Агарков [10, с. 145-146], В.А. Ойгензіхт [336, с. 189, с. 209]; в) є саме цивільно-правовою відповідальністю, а не іншим явищем (О.В. Дмитрієва) [128, с. 11]; г) є виконанням компенсаційних зобов'язань, передбачених законом (Р.Ю. Заїка) [158, с. 12]; д) є нетрадиційним (аномальним) видом зобов'язань, що обумовлено поширенням на ці правовідносини положень про юридичний ризик (Г.Л. Пендяга) [355, с. 7]; є) є не цивільно-правовою відповідальністю, а способом відшкодування збитків пасажирu шляхом розподілу ризику в диспозитивний чи імперативний спосіб, що є мірою захисту (М.М. Великанова) [65, с. 83].

В основу теорії суб'єктивного ризику (В.А. Ойгензіхт) покладено підхід, згідно якого за відсутності вини суб'єктивним фактором є ризик правопорушника як елемент умов цивільно-правової відповідальності, адже ризик передбачає свідомий вибір особи при усвідомленні ймовірності настання шкоди на користь діяльності [336, с. 205-225].

Ця теорія проведена і в німецькій цивілістиці. Як зазначав німецький цивіліст Мартін Хенслер, договірний ризик є явищем багатограним і в законі зустрічається доволі рідко, і стосується, здебільшого, споживчої сфери [753, с. 51]; має бути нормативно встановлений контроль еквіваленту розподілу ризиків, аби не вдаватися до застосування § 242 BGB, який вимагає від боржника за зобов'язанням здійснити виконання таким чином, аби це відповідало принципу добросовісності; якщо договір мовчить щодо питання диверсифікації ризиків, слід використовувати загальні норми [753, с. 95].

За законодавством України ризик закладено в конструкцію ст. 1187 ЦК України, як нормативний розподіл ризиків між учасниками в силу непередбачуваності наслідків їх діяльності. З цього слідує, що ризик

(відповідальність) покладається на власника чи експлуатанта, який, усвідомлюючи небезпеки і можливі наслідки, вдається до ризикування.

У колективній монографії «Юридична відповідальність: проблеми виключення та звільнення» під редакцією Р.А. Майданика, окремий підрозділ присвячений цивільно-правовій відповідальності, яка настає незалежно від вини [265, с. 115-126]. В.В. Паришкура запропонувала відрізнити категорії «відповідальність без вини» від «відповідальності незалежно від вини», де останнє, – більш широке поняття, проте, як більш коректне запропонувала «відповідальність з винятком» [351, с. 72, 73].

На наше переконання, основна відмінність категорій «без вини» (ст. 1187 ЦК України) та «незалежно від вини» (відповідальність авіаперевізника) полягає: для першої, – для звільнення від відповідальності треба довести, що вина в діях перевізника відсутня, а шкода є наслідком непереборної сили або умислу потерпілого (хоча вина в діях перевізника презюмується); для другої, – підстави для звільнення від неї (окрім умислу потерпілого-пасажира) взагалі відсутні.

Відшкодування шкоди, завданої здоров'ю особи-пасажира чи спричинення її смерті у випадку вибуття транспортного засобу з-під контролю перевізника та/або внаслідок неправомірних дій третіх осіб (як у прикладі з літаком рейсу МН17, збитого російськими військовими) має свої особливості. Формально, ч. 3 ст. 1187 ЦК України покладає обов'язок відшкодування шкоди, завданої особою, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, на цю особу. У випадку завдання шкоди діями третіх осіб, за загальним правилом, саме на них має покладатися відповідальність. Проте, за ст. 928 ЦК України договором або законом може встановлюватися відповідальність перевізника без вини. Наразі така закріплена Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. (відповідає Монреальській конвенції 1999 р.), яка єдиною умовою відповідальності визнає подію, яка трапилася на борту повітряного судна. Варшавська конвенція 1929 р., на відміну від Монреальської конвенції

1999 р. закріпила, що шкода, завдана третьою особою, відшкодовується нею. Проте, п. 1 ст. 20 Варшавської конвенції 1929 р., яким закріплювався обов'язок авіаперевізника з забезпечення особистої безпеки пасажирів під час перевезення було тлумачено судовими рішеннями як визнання відповідальності авіаперевізника за смерть та тілесні ушкодження пасажирів на борту повітряного судна в результаті злочинів (справи *Herman v. Trans World Airlines* (1974); *Evangelinos v. Trans World Airlines* (1976)) (George N., Tompkins, Jr., підрозділ 8.9.14 (Terrorist Activity)) [748, с. 172].

В країнах, які не приєдналися до Монреальської конвенції 1999 р. може бути застосований інший підхід. Так, в РФ підставою звільнення перевізника від відповідальності визнано вину (неправильні дії чи бездіяльність) органів управління повітряним рухом та, водночас, пріоритет рішень командира повітряного судна над командами наземних служб (п. 1 ст. 58 Повітряного кодексу РФ) [78]. Так, не дивлячись на всю очевидність вини швейцарської диспетчерської служби «Скайгайд» в авіакатастрофі в результаті зіткнення літаків «Ту-154 М» і вантажного «Боїнг-757» над Боденським озером 01.06.2002 р., екіпаж авіакомпанії «Башкирські авіалінії» звинувачувався у тому, що всупереч інструкціям він не виконав команду бортового комп'ютера, а слідував помилковим інструкціям наземного диспетчера [344, с. 178].

В іншому випадку ігнорування екіпажем сигналів бортового комп'ютера, зокрема, системи попередження про зіткнення з поверхнею (TAWS) літака SuperJet-100 про небезпечне наближення до землі перед катастрофою, відключення цієї системи командиром, ігнорування повідомлено автоматикою про невипускання шасі, виявивши близькість до поверхні [188], стало причиною авіакатастрофи в Індонезії 09.05.2012 р.

Погодимося з М.М. Остроумовим, що у сучасних умовах позбавлення повітряного перевізника можливості посилається на свою невинуватість у випадку завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів через дію обставин непереборної сили чи дії третіх осіб не виглядають вже чимось надзвичайним [344, с. 179]. О.М. Садіков зазначив, що відступ від принципу відповідальності

за вину виправданий, особливо коли йдеться про відповідальність перевізників перед пасажирями. В цих ситуаціях для посилення охорони майнових інтересів останніх є аргументи на користь надання інституту відповідальності більш широких забезпечувальних функцій [509, с. 85-92].

Наразі можна говорити про новий, унікальний, в тому числі у сфері міжнародного приватного права, режим абсолютної відповідальності перевізника за завдання шкоди життю і здоров'ю пасажирів і об'єктивної відповідальності за незбереженість багажу, що закріплено Монреальською конвенцією 1999 року [346, с. 49], а в Україні відповідно і Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу 2018 р.

Звертаємо увагу, що у тексті Монреальської конвенції 1999 р. та у Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. вина залишається необхідною умовою цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану понад розміри сум безвинної відповідальності авіаперевізника (113100 СПЗ для кожного пасажиря за Правилами 2012 р. та 250000 СПЗ за Правилами 2018 р.).

В цивілістичній літературі йдеться, здебільшого, про матеріальні підстави (склад правопорушення) для можливості притягнення особи до цивільно-правової відповідальності. Р.Б. Шишка, солідаризуючись із Н.С. Кузнецовою, говорить про протиправність (як елемент *corpus civile delicti*) та порушення зобов'язання (елемент складу притягнення до цивільно-правової відповідальності) [703, с. 209-213].

С.М. Братусь ставив питання про відповідальність за шкоду внаслідок правомірної діяльності (управління транспортом, що є джерелом підвищеної небезпеки). [53, с. 181-182]. М.М. Агарков відповідав, що не можна змішувати правомірність діяльності і неправомірність шкоди, завданої цією діяльністю [12, с. 151-152].

Забезпечення прав пасажиря за договором перевезення пасажиря неможливе без забезпечення його безпеки, передусім, безпеки для життя та здоров'я. Проте, функціонування транспорту пов'язане з ризиками, або ж,

факторами, здатними впливати на рівень безпеки пасажирів, серед них: конструктивні властивості того чи іншого транспортного засобу (конструктивні недоліки), його технічне виконання (наявність явних та прихованих дефектів, недоліків), особливості технічного обслуговування, управління, навички водія, його фізичний та психічний стан, зовнішні фактори (погодні-кліматичні умови, стан дорожнього покриття, дія обставини непереборної сили, рішення органів державної влади, втручання третіх осіб).

Наочним прикладом є цивільна справа № 2-632, згідно матеріалів якої позивачі здійснювали переїзд до м. Трускавець в плацкартному вагоні № 29 поїзда № 115 Харків-Трускавець, коли пасажирів було завдано тілесних ушкоджень внаслідок розбивання скла ззовні вагону невідомими особами [489]. Після надання медичної допомоги пасажирів вимушені були придбавати нові квитки для продовження подорожі.

Здійснення перевезення пасажирів шляхом експлуатації транспортного засобу, що визнано джерелом підвищеної небезпеки, пов'язане з ризиками. І йдеться не лише про підприємницькі ризики.

1738 р. Даніель Бернуллі, у своїй праці «Specimen Theoriae Novae de Mensura Sortis» [729] (Новій теорії про ідеальну міру Сократа) зробив перше наукове визначення ризику. Він зазначив, що ризик – це математичне очікування функції імовірності подій. Інакше кажучи, це середнє значення наслідків подій, від яких залежить їх ймовірність.

Отже, подія e_1 має вірогідність виникнення p_1 з можливим наслідком C_1 ; також подія e_n буде мати імовірність p_n і наслідок C_n , то ризик r рівен

$$r = p_1 \cdot C_1 + p_2 \cdot C_2 + \dots + p_n \cdot C_n = \sum p_i \cdot C_i.$$

Результат $p_i \cdot C_i$ називається значенням небезпеки i [782].

Даніель Бернуллі стверджував, що це визначення є прийнятним для розрахунку ризику знання статистичної послідовності подій або, принаймні, приблизної або суб'єктивної оцінки різних передбачуваних вірогідностей та наслідків уявних небезпек, коли у нас немає чітко визначених історичних

подій (даних) і якщо, незважаючи на це, ми хочемо оцінити ризик. Якби нами було зроблено вичерпний аналіз всіх виявлених ситуацій, то мали б:

$$\sum p_i = 1 \text{ et donc}$$

$$r = \frac{\sum p_i \cdot C_i}{1} = \frac{\sum p_i \cdot C_i}{\sum p_i}.$$

Отже, ризик є барицентром подій, або, щоб взяти метафізику з фізики, це виявляється центром тяжкості наслідків подій, обтяжених вірогідністю їх виникнення. Відтак, ризик є сумою небезпек, а сама похідна частоти та тяжкості не є ризиком, а лише значенням певної небезпеки.

Наразі такий підхід загалом прийнятий математичною наукою.

Однак, труднощі часто полягають у кількісному вимірюванні ймовірності p_i і наслідків C_i .

В умовах усвідомленого перевізником ризику діяльності з перевезення пасажирів як діяльності, пов'язаної з експлуатацією транспортного засобу (джерело підвищеної небезпеки за ст. 1187 ЦК України), та свідомого вибору прийняття на себе ризиків несення цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану здоров'ю особи чи спричинення її смерті, фактор ризику набуває нового категоріального значення. Так, В.А. Ойгензіхт фактично визнав ризик суб'єктивною умовою цивільно-правової відповідальності [337, с. 210]. Проаналізувавши зміст його праць ми розуміємо, що йшлося, насправді, про специфіку суб'єктивної умови складу цивільно-правової відповідальності: усвідомлення особою вірогідності настання негативних наслідків, прийняття на себе обов'язків, пов'язаних з настанням цих наслідків, прийняття рішення діяти всупереч загрози реалізації ризиків, несення тягара відповідальності за негативні наслідки, зумовлені дією наслідків реалізованого ризику [337, с. 41]. Суб'єктивне, ймовірне припущення нанесення збитку, оцінка прийняття негативних наслідків при певних, в основному випадкових, обставин і складають категорію ризику [337, с. 78-79]. При цьому, обирається правомірна поведінка в ситуації невизначеності або відносної невизначеності, яка не виключає випадкового результату. При

цьому сам вибір рішення, подальший регулятивний процес спрямовані на те, щоб такий результат не настав [337, с. 141].

Нам імпонує позиція О.М. Нечипуренка, що ризик є не лише компонентом вольового процесу або будь-якої його стадії: він містить одночасно інтелектуальний елемент (допущення можливих обставин, які породжують негативні наслідки) і вольовий елемент (вибір поведінки в умовах ймовірності настання небезпек та проявів їх результату; об'єктивація рішення та його реалізація в конкретному вольовому акті) [326, с. 138]. Відтак, вірогідність спричинення шкоди життю та здоров'ю пасажирів зумовлює не лише обов'язок перевізника не допустити цього, тобто, забезпечити безпеку, але й нести відповідальність у випадку її настання, – відшкодувати (компенсувати) матеріальну шкоду у відповідності до положень Глави 82 ЦК України.

О.М. Нечипуренко навіть спробував ввести елемент «ризик» в конструкцію договору перевезення [326, с. 141]. На наше переконання такий підхід є хибним, оскільки виникає потреба конкретизувати зміст «ризик» та наслідки його застосування. Д.С. Абрикосов також аргументував договір повітряного перевезення пасажирів та багажу як ризиковий (алеаторний) [2, с. 87].

Теорія «ризик» зародилася в цивілістиці ще за радянських часів. Загалом було вироблено декілька підходів стосовно сутності та значення даної категорії. Об'єктивна теорія була підтримана О.О. Красавчиковим та А.А. Собчаком, змішана – Б.Н. Безріною, В.А. Копиловим, Є.О. Харитоновим [277, с. 60]. Прибічником суб'єктивного підходу став В.А. Ойгензіхт, на думку якого йдеться про «поведінковий» ризик через усвідомлення і розуміння суб'єктом несприятливих наслідків своєї діяльності. З цього він зробив висновок, що ризик можливий лише при здійсненні суб'єктом тієї чи іншої діяльності (укладення договору, водіння автомобіля, тощо).

Прихильники «об'єктивного» не пов'язують категорію ризику з психічним відношенням особи до своїх дій. Так, на переконання А.А. Собчака, «ризиком» є потенційна можливість настання випадків, які тягнуть за собою

втрата майнового характеру; це небезпека виникнення негативних наслідків, відносно яких достеменно не відомо, наступлять вони чи ні [557, с. 55].

Як зазначили Є.В. Гузь та В.Д. Туров, теорія об'єктивного ризику, прихильниками якої були О.О. Красавчиков та О.Е. Лейст, полягає у тому, що відносини з відшкодування шкоди, заподіяної у результаті невинних дій правопорушника, хоч за своєю зовнішньою формою і нагадують відносини відповідальності, проте, виключають можливість кваліфікації їх як відповідальності [116, с. 57; 320, с. 65]. На їх переконання, покладання обов'язку відшкодувати збитки без вини застосоване законодавцем лише як «модель відповідальності». О.О. Красавчиков прямо зазначав, що відшкодування шкоди або прийняття її на себе не є формою цивільно-правової відповідальності і будуються вони на основі ризику [227, с. 137]. З цього Г.К. Матвєєв робив висновок, що відсутня потреба наповнювати цю модель чужим її змістом і включати до поняття відповідальності [279, с. 27].

Саме для обґрунтування покладення на правопорушника обов'язку відшкодувати невинно заподіяну шкоду у випадках, зазначених у законі, окремі автори і використовували поняття ризику [227, с. 145].

Як зазначав сам В.А. Ойгензіхт, теорія суб'єктивного ризику не є беззаперечною. Виявилося, що проблема має більш глибокий характер. Так, В.А. Ойгензіхт, С.М. Братусь, Ю.Г. Басін вважали, що відсутність вини при покладанні відповідальності без вини не означає, що відсутня суб'єктивна умова цивільно-правової відповідальності. Такою умовою є ризик правопорушника. Особа при ризику усвідомлено допускає вірогідність шкоди, проте, не передбачає і не повинна передбачити неминучість їх заподіяння [337, с. 68].

Для вирішення питання сутності «ризiku» і можливості його застосування для вирішення питання притягнення особи до цивільно-правової відповідальності без вини (чи незалежно від її вини) чи за вину іншої особи, цивілістами з'ясовувалися наступні питання, в тому числі, чим обґрунтовується притягнення особи до цивільно-правової відповідальності без

вини? Чи можливе притягнення власника джерела підвищеної небезпеки за завдану шкоду, якщо вона стала наслідком правомірної діяльності? Та ін.

Р.Б. Шишка та Є.О. Мічурін визнавали цивільно-правову відповідальність за заподіяний джерелом підвищеної небезпеки збиток (шкоду) як таку, яка настає без вини. Вони визнали, що такі склади цивільного правопорушення є виключенням із загального правила і є усіченими [650, с. 186], а окремими вченими, – що попри виконання окремих функцій цивільно-правової відповідальності, вони не можуть бути визнані мірами відповідальності [180, с. 11]. Р.А. Майданик запропонував розглядати такий склад мірою не відповідальності, а захисту на засадах ризику [265, с. 119-120]. І.С. Канзафарова відповідальність без вини визнала несправедливою, обов'язком на принципі ризику або ж квазівідповідальністю [184, с. 91].

Проте, така конструкція на користь інтересам пасажирів.

Категорію «ризик як суб'єктивна умова відповідальності», яка була використана В.А. Ойгензіхтом можливо застосовувати з певною часткою умовності, як своєрідну категорію-фікцію, в якій не «об'єктивний ризик» визначено суб'єктивною умовою відповідальності, а конструкцію свідомого вибору особою в умовах ймовірності завдання шкоди на користь діяльності і несення обов'язку відшкодувати шкоду за її настання незалежно від вини.

А.А. Собчак висловлював позицію, що відповідальність без вини є лише виключенням з загального правила за наявності особливих причин [557, с. 52-53]. О.О. Красавчиков, – що ризик є началом, підставою відшкодування (прийняття на себе) шкоди, але лише в тих випадках, коли не можна ставити питання про відповідальність правопорушника [227, с. 142].

Окрім теорії суб'єктивного ризику існує також теорія організаційно-технічної превенції, яка зводиться до запобігання завдання шкоди та стимулювання удосконалення техніки для забезпечення безпеки (В. Варкало [60, с. 214].

Доктрина цивільного права Іспанії, Португалії та Бразилії визнає два види відповідальності: *responsabilidad subjetiva* (суб'єктивна відповідальність

– переклад авт.), – відповідальність, що ґрунтується на «вині» порушника та *responsabilidad objetiva* (об'єктивна, або сувора відповідальність – переклад авт.), – відповідальність, до якої притягується заподіювач шкоди незалежно від своєї вини «без вини».

В доктрині цивільного права Іспанії визначено, що об'єктивна цивільно-правова відповідальність виявляється у випадках, коли суб'єкт, який заподіяв шкоду, зобов'язаний відшкодувати її незалежно від того, винен він чи ні. Науковці та судова практика пов'язують *responsabilidad objetiva* з ризиковою або небезпечною діяльністю, яку інколи ще називають операційним ризиком. Статтею 1970 ЦК Перу (*Código Civil Decreto Legislativo N° 295*) [735] закріплено, що той, хто через ризикове чи небезпечне благо чи шляхом здійснення ризикованої чи небезпечної діяльності завдає шкоди іншому, зобов'язаний відшкодувати його. У цьому випадку суб'єкт буде безвідповідальний (звільнений від відповідальності) лише у тому випадку, якщо він доведе, що шкода була наслідком випадкової події або форс-мажору, дії третьої сторони або необачності особи, яка зазнала шкоди (ст. 1972 ЦК Перу).

В Бразилії, яка була колонією Португалії, запозичено її цивільно-правові підходи. Стосовно суворої чи об'єктивної відповідальності (відповідає укр. «без вини», – закріпленої в ст. 1187 ЦК України, – відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки), ст. 927 ЦК Бразилії [734] закріплює, що особа зобов'язана відшкодувати шкоду, незалежно від вини, у випадках, визначених законом, або коли діяльність, яка зазвичай здійснюється заподіювачем шкоди, за своєю природою створює ризик для прав інших людей.

Тереза Арагон Санчес (Іспанія) визначила, що об'єктивна відповідальність характеризується відмовою від вимоги порушення як вихідного пункту і не вдаватися до вини як критерію суб'єктивної імпутації.

Перша з характеристик полягає в тому, що вона встановлює як компенсацію будь-яку шкоду, навіть якщо вона випливає з цілком

нормального, юридичного та правового акта. Друга характеристика – причинний зв'язок між діянням та шкодою.

З цього вона зробила висновок, що правила суворої цивільно-правової відповідальності накладають зобов'язання відшкодувати збитки, які виникають внаслідок ризиків певної діяльності, незалежно від старанності агента [785].

Видається, що аргументи іспанської та португальської цивілістики є змістовними, сучасними, відповідають потребам забезпечення контролю над технологічними ризиками та забезпечення компенсаторної функції цивільного права за завдану шкоду.

Наведені аргументи дають підстави для висновку про доцільність застосування зазначених положень, безпідставність визнання ризику суб'єктивною умовою цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, адже прийняття рішення перевізником діяти на умовах «ризик» є суб'єктивною підставою-погодженням на застосування «об'єктивної відповідальності» (відповідальності без вини) у випадку завдання ним шкоди.

Одночасно конструкція «об'єктивної» відповідальності є кваліфікованою мірою захисту прав постраждалої особи-пасажира, виправданою в умовах небезпек, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів, здатних виходити з-під контролю експлуатанта.

Німецький професор Хайнц Барта визначив, що доктриною та судовою практикою вироблено правило, що відповідальність за ризик запитує лише про причину шкоди, а не про суб'єктивну чи об'єктивну провину чи відсутність догляду [751].

Основною проблемою в питанні забезпечення прав пасажирів залишається невідворотність відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів, в тому числі транспортом загального користування. Нами неодноразово зверталася увага, що в публічних договорах, договорах про приєднання, яким є і досліджуваний договір, слабка сторона договору

(пасажир) практично позбавлена можливості формувати умови договору, включаючи наслідки порушення договірних умов перевізником, визначати підстави та розміри майнової відповідальності перевізника, підстави для звільнення перевізника від відповідальності.

Саме тому свого часу в Статуті автомобільного транспорту УРСР 1969 р. п. 127 було закріплено, що будь-які угоди автотранспортних підприємств і організацій з вантажовідправниками, вантажоодержувачами і пасажирями, а також з громадянами, які користуються автомобілями на умовах прокату, що мають на меті змінити відповідальність або звільнити від відповідальності, покладеної на автотранспортні підприємства та організації, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, а також на громадян, які користуються автомобілями на умовах прокату, вважаються недійсними і будь-які відмітки про це в путювих листах, товарно-транспортних та інших документах, не передбачені цим Статутом або Правилами, не мають сили [454].

Подібне передбачено і в п. 179 Статуту внутрішнього водного транспорту, згідно якої пароплавства та пасажирі несуть матеріальну відповідальність згідно зазначеного Статуту, будь-які попередні домовленості пароплавств з пасажирями, які мають на меті змінити чи відмінити відповідальність, покладену на пароплавства чи пасажирів, не передбачені даним Статутом, не мають сили [574].

Звичайно, малася на увазі недійсність таких умов, про йдеться і в ст. 186 КТМ України. Вважаємо, що це сприяє забезпеченню прав пасажиря на захист порушеного права. Тому вона повинна знайти своє місце у всіх транспортних статутах та кодексах, а також в ЦК України. З цих підстав пропонуємо доповнити ст. 920 ЦК України. Відповідальність за зобов'язаннями, що впливають із договору перевезення частиною другою наступного змісту: «2. Будь-які домовленості сторін, спрямовані на обмеження або звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності є недійсними».

Звертаємо увагу, що йдеться про обмеження, які встановлюються сторонами, а не обмеження, встановлені в актах транспортного законодавства.

Принагідно зазначити, що наразі такий підхід застосовано в ЄС щодо залізничних перевезень. Так, ст. 6 (Заборона відмови і обмежувальні умови) Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23.10.2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» [441] закріпила, що зобов'язання перед пасажиром, що виникають внаслідок застосування цього Регламенту, не можуть бути предметом обмеження або відмови, особливо шляхом відступу або обмежувальних застережень, що можуть міститися в договорі на перевезення.

Іншими словами, перевізник має понести негативні наслідки (в тому числі відшкодувати шкоду), нести відповідальність, передбачену домовленістю сторін, якщо інше не передбачене ЦК України, транспортними статутами та кодексами. При цьому, перевізникові дозволено «повисити», але не «понизити» ступінь своєї відповідальності перед пасажиром у порівнянні з рівнем, закріпленим в актах цивільного та транспортного законодавства.

Проаналізувавши зміст транспортних статутів та кодексів, ми звернули увагу на дивну закономірність. Всіма транспортними статутами та кодексами передбачено підстави для звільнення перевізника від відповідальності за договором перевезення вантажів. А от за договором перевезення пасажирів – жодним. Це не симетрично, проте є додатковим важелем на користь людиноцентричності.

Так, серед загальних підстав, крім іншого, ст. 176 КТМ України закріпила: дію непереборної сили; виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах; рятування людей, суден, вантажів; дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин тощо); воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень; страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково; дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища. Статтею 189 Статуту ВВТ, – обставини, які пароплавство не могло попередити і

усунення яких від нього не залежало. Пункт 107 Статуту залізниць України визнав такими стихійне лихо (замети, смерчі, повені, пожежі, землетруси тощо), що призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях; обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту (Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Мінтрансом, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин).

На автомобільному транспорті, – явища стихійного характеру (заметів, поводи, пожежі та ін.); аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше трьох діб; тимчасове припинення або обмеження перевезення вантажів по автомобільних шляхах в порядку, встановленому статтею 18 цього Статуту (тільки в разі явищ стихійного характеру або в зв'язку з шляхово-кліматичними умовами). Звертаємо увагу, що термін «тільки» виключає застосування будь-яких інших, відмінних від зазначених підстав.

То чи слід за такого підходу вдаватися до аналогії закону, коли йдеться про підстави звільнення перевізника від відповідальності за договором перевезення пасажирів?

ЦК України, був прийнятий 2003 р., хронологічно пізніше ніж діючі транспортні статuti та кодекси, тому закономірно, що статтею 922 ЦК України законодавець одночасно передбачив відповідальність перевізника за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення у вигляді штрафу у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами); та одночасно – встановив підстави звільнення перевізника від відповідальності, у якості яких передбачено непереборну силу, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника (до останніх слід віднести і протиправні дії третіх осіб). Тож, згідно ст. 4 ЦК України діють його норми.

Тим самим ст. 922 ЦК України розширила та конкретизувала підстави звільнення боржника від відповідальності за зобов'язанням, які передбачені ст. 617 ЦК України: випадок або непереборна сила.

Означене дозволяє звернути увагу, що перелік підстав звільнення перевізника від відповідальності за затримку в перевезенні поповнено необхідністю усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів. Такий підхід законодавця є виправданим, оскільки йдеться про пріоритет цінностей – безпеки життя та здоров'я пасажирів над тягарем притягнення перевізника до відповідальності за несвоєчасну доставку пасажирів. Цьому свідчення наочних прикладів. 10.04.2013 р. політ літака «Boeing 737-800» рейсу № 54413 було припинено через спрацьовування індикатора відкриття задніх дверей. На борту було 186 пасажирів. Затримка в рейсі склала близько 4 годин [353; 251].

На наше переконання звільнення від відповідальності перевізника з метою усунення несправності транспортного засобу чи вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки є не стільки поступкою перевізникові (умовою звільнення його від відповідальності), скільки забезпеченням безпеки пасажирів. «Домоклов меч» відповідальності над «головою» перевізника не повинен спонукати його до можливих невиправданих підвищених ризиків, які можуть призвести до негативних наслідків.

Інший рейс обернувся трагедією. 22.08.2006 р. Російський Ту-154, який здійснював рейс із Анапи до Санкт-Петербурга, вирішив обійти грозовий фронт зверху, замість облітання його, внаслідок чого літак звалився в плоский штопор. Загинуло 170 осіб [5]. За висновками спеціалістів причиною катастрофи стала практика авіакомпаній сплачувати пілотам винагороди за економію пального. Намагаючись заробити премії, нерадиві пілоти наражають себе та пасажирів на небезпеку.

Звертає на себе увагу суто «цивілістичний» підхід, застосований до вирішення питання звільнення перевізника від відповідальності за ст. 922 ЦК України. Він базується на платформі «неможливості виконання», у той час, як

безпідставно не враховано фактор безпеки. Саме на цій підставі вважаємо, що перелік підстав звільнення перевізника від відповідальності за порушення строків здійснення перевезення має бути доповнено «необхідністю вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажирів».

Наведені та інші приклади дозволяють погодитися з тим, що ця норма є правильною, адже спонукає (через звільнення від цивільно-правової відповідальності) уникати невинуватених ризиків, що можуть зашкодити життю чи здоров'ю пасажирів [6]. Водночас, з метою запобігання зловживання перевізником цією підставою для звільнення від цивільно-правової відповідальності запропоновано критерій «якщо перевізник доведе, що дія сумлінно і вжив всіх можливих заходів для запобігання такої затримки».

Щодо такої підстави звільнення перевізника від відповідальності як усунення несправності транспортного засобу, В.В. Залеський висловився, що коли йдеться про усунення несправності транспортного засобу, мається на увазі транспортний засіб, поданий під посадку. Запізнення наступних рейсів охоплюється ризиком підприємницької діяльності, яку ведуть комерційні транспортні організації [161, с. 81]. Насправді законодавець не акцентував, поданий засіб під посадку чи таке подання неможливе. В.В. Вітрянський вважав, що відмінності в моменті мають формальний характер [52, с. 337–338].

В будь-якому випадку пасажир не повинен бути заручником перевізника, який не надто сумлінно ставиться до справності та технічного стану своїх транспортних засобів. Тому, попри схвальне відношення до положень ст. 922 ЦК України, вважаємо, що в коло доведення підстав для звільнення від відповідальності за затримку має бути доведення неможливості відправити пасажирів на іншому транспортному засобі.

Водночас, аргументи окремих фахівців щодо безпідставності положень ст. 922 ЦК України, які звільняють від відповідальності перевізника у разі необхідності усунення несправності транспортного засобу, дивні. Так, Мінченко А.О. зазначив, що відповідно до ст. 617 ЦК України особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення

зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Тому, на його думку, навіть у тому випадку, коли затримка відправлення транспортного засобу викликана необхідністю ліквідації несправностей, що можуть загрожувати життю та здоров'ю пасажирів, не є виправданням перевізника, адже перевізник повинен дотримуватися графіку руху та виконувати свої зобов'язання за договором. Цитуємо буквально – «усунення несправностей транспортного засобу, що загрожувало життю та здоров'ю пасажирів не є виправдуванням перевізника, адже він повинен дотримуватися графіка руху»! [299, с. 164].

На наше глибоке переконання, саме життя та здоров'я є найвищою цінністю, про що йдеться і в Загальній декларації прав людини 1948 року, і в Конституції України. Тому вчинення дій перевізником, спрямованих на збереження життя та здоров'я пасажирів є і має бути не лише виправданням перевізника, але і в подальшому залишатися обставиною, яка звільняє його від відповідальності за затримку в рейсі чи порушення строків доставки пасажирів.

Попри наміри забезпечити права пасажирів, що досягається високим рівнем впливу на поведінку перевізника, застосування стимулів для мотивації забезпечення пріоритетності безпеки, на наслідки невідповідної поведінки, все ж будемо об'єктивними, – зазначений перелік підстав звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності, закріплений в актах транспортного законодавства є неповним.

Формально, більшість таких обставин (форс-мажор) можна підвести або під дію непереборної сили, або ж обставин, що не залежали від перевізника. Проте, на практиці це викликає складнощі правозастосування. Приклад тому, – страйки. Чи варто вважати страйк персоналу перевізника обставиною, яка від не залежить від цього перевізника? В країнах ЄС на підставі директиви ЄС 261/2004 пасажирів не мають права на компенсацію, якщо причиною затримки чи скасування рейсу був страйк. Такої позиції тримаються, зокрема, суди Іспанії [352].

На підставі аналізу актів цивільного та транспортного законодавства запропоновано класифікацію підстав звільнення перевізника від відповідальності: 1) загальні підстави, закріплені ст. 617 ЦК України (випадок та непереборна сила); 2) інституційні, визначені 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 критиковано та запропоновано доповнити «вжиттям заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажира»); 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 ч. 2 ст. 141 Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні» [459] закріплено перелік форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили). Такими визначено надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно унеможливають виконання зобов'язань, передбачених умовами договору. До них, окрім іншого, віднесено і протиправні дії третіх осіб. Сьомий Апеляційний адміністративний Суд, даючи роз'яснення щодо обставин непереборної сили, виходив з необхідного причинно-наслідкового зв'язку: об'єктивною неможливістю виконання договірної зобов'язання саме внаслідок дії таких обставин [626].

Зміст положень ст. 922 ЦК України щодо підстав звільнення перевізника від відповідальності за затримку рейсу чи затримку в доставці пасажира, викликану несправністю транспортного засобу, що загрожувало безпеці перевезення, сприяє його позитивній мотивації не ризикувати і вдаватися до вжиття таких заходів без остраху бути притягнутим до цивільно-правової

відповідальності. Водночас, вважаємо, що ця підстава має застосовуватися за умови, що була об'єктивно відсутньою можливість здійснити доставку пасажирів іншим рейсом, іншим транспортним засобом чи залучити іншого перевізника.

Наведені аргументи дають підстави для наступних висновків:

- аналіз типових порушень прав пасажирів свідчить про недосконалість механізму правового регулювання перевезень пасажирів та механізму забезпечення їх прав;

- порушення прав пасажирів за договором перевезення можуть породжувати правові наслідки, закріплені ст. 610 ЦК України та конкретизованих в актах транспортного законодавства та Законі України «Про захист прав споживачів»;

- специфічним наслідком порушення договору перевезення пасажирів, окрім передбачених ст. 611 ЦК України, є обов'язок перевізника надати допомогу пасажирів (лише на повітряному транспорті): 1) харчування та прохолодні напої відповідно до часу очікування нового рейсу; 2) місця в готелі у разі, якщо пасажирів змушені чекати на відправлення впродовж однієї або більше ночей чи якщо час додаткового очікування відправлення більший, ніж передбачалося; 3) наземний трансфер за маршрутом аеропорт – готель – аеропорт; 4) два телефонні дзвінки або телекс-, факс-повідомлення, або повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови аеропорту. В ЄС забезпечення питною водою, харчуванням та у разі потреби готелем передбачено і на залізничному транспорті. Такий підхід запропоновано застосувати і в Україні;

- потребує закріплення відмова пасажирів від договору як наслідок істотного порушення перевізником умов договору, а, зважаючи на необхідність забезпечення безпеки, така відмова має бути чітко нормативно регламентована (визначені ознаки істотності порушення; момент, порядок, наслідки відмови), а сама відмова за таких обставин повинна мати наслідком

повернення вартості квитка, в залежності від типу та стадії порушення, – в повному обсязі чи пропорційно пройденому шляху маршруту;

- визначено, що захист прав і цивільно-правова відповідальність співвідносяться як загальне і особливе. Цивільно-правова відповідальність перевізника є одним із наслідків порушення договірної зобов'язання та способом захисту прав пасажирів. Її функціональне призначення – покладання акцесорного обов'язку матеріального характеру на порушника;

- зміст правозахисної діяльності складають процесуальні дії (форми і способи захисту, де форми – юрисдикційні та неюрисдикційні, способи – загальні способи, передбачені ст. 16 ЦК України та спеціальні, закріплені актами транспортного законодавства). Вибір постраждалою особою-пасажиром форми та способу захисту зумовлюється здатністю цього способу досягнути мети захисту та допуском його застосування актами спеціального транспортного законодавства;

- встановлено, що окрім повітряного транспорту, транспортне законодавство не визначає правові наслідки порушення договору (окрім шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, щодо якої передбачено застосування положень Глави 82 ЦК України). Чи не єдиним наслідком невиконання договору перевезення пасажирів є припинення договору і повернення вартості квитка (без сплати неустойки та відшкодування шкоди), а основним способом захисту – відшкодування моральної шкоди на підставі ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів», при тому, що на повітряному транспорті моральна шкода поглинається компенсаціями;

- необхідність забезпечення безпеки пасажирів вимагає чіткої нормативної регламентації дій, які складають зміст самозахисту, підстав та порядку його застосування;

- захист прав та законних інтересів пасажирів можливий в претензійному, адміністративному та судовому процесуальному порядкух, зокрема: а) на вимогу (за заявою чи претензією потерпілого); б) через позовне

провадження та/або виконавче провадження. Притому, порушник може в добровільному порядку виконати основний та акцесорний обов'язок, не очікуючи застосування останнім правового захисту;

- захист прав пасажирів в претензійному порядку має складнощі у зв'язку з недостатнім забезпеченням права пасажирів на комунікацію та бути почутим. Це право потребує нормативного забезпечення шляхом: встановлення порядку інформування пасажирів про порядок звернення з претензіями та їх вирішення; доступність та реальність здійснення права «бути почутим»; відповідальності перевізника за порушення цих вимог;

- суб'єктивне право та законний інтерес пасажирів є самостійними об'єктами цивільно-правового захисту, хоча вони і є взаємозв'язаними та взаємозалежними;

- визначено розуміння цивільно-правової відповідальності перевізника у двох значеннях: широкому і вузькому. В широкому – як будь-яких негативних майнових наслідків для порушника, що є результатом порушення ним умов договору. У вузькому – як акцесорного зобов'язання відшкодувати збитки та/чи неустойку, для виконання якого може застосовуватися державний примусовий порядок стягнення;

- в залежності від виду порушення застосовується договірна чи деліктна відповідальність (за завдання шкоди здоров'ю чи життю пасажирів відповідно до положень глави 82 ЦК України);

- передумовою цивільно-правової відповідальності перевізника є наявність правової норми, яка містить санкцію. Підставою – факт правопорушення. Підстави, умови та межі цивільно-правової відповідальності перевізника визначено цивільним та конкретизовано транспортним та споживчим законодавством. У сфері перевезень пасажирів принцип повного відшкодування шкоди, закріплений в ст. 1166 ЦК України та Законі України «Про захист прав споживачів» обмежується актами транспортного законодавства лише відшкодуванням прямих збитків або ж у формі фіксованих сум компенсацій (виключна неустойка, – на повітряному

транспорті у випадку скасування рейсу, відмови пасажирів у перевезенні проти його волі; затримка доставки багажу);

- аргументовано посилити забезпечення прав пасажирів нормативною заборонаю закріплення умов в договорі, які мають на меті звільнити перевізника від відповідальності перед пасажиром або встановити менший, ніж закріплено нормативно, розміру відповідальності та визнання таких умов недійсними;

- конструкції відповідальності «без вини» та «незалежно від вини», є кваліфікованими видами цивільно-правової відповідальності, які базуються на концепції «ризик»: свідомого вибору особи на користь діяльності в умовах ймовірності настання шкоди і прийняття нею обов'язку несення за неї відповідальності незалежно від наявності вини. Така концепція є виправданою в умовах небезпек, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів, здатних виходити з-під контролю експлуатанта;

- доведено, що закріплення в ст. 922 ЦК України «усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів» як підстави звільнення перевізника від відповідальності за затримку рейсу, доставки пасажирів чи скасування рейсу є обґрунтованим з точки зору пріоритетності безпеки пасажирів та стимулом, який мотивує перевізника не вдаватися до ризикування. До таких підстав запропоновано віднести вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки, рятування життя чи надання медичної допомоги;

- обґрунтовано, що попри необов'язковість дотримання претензійного порядку вирішення спорів з перевезення пасажирів та багажу, застосування такого порядку є виправданим з погляду на можливість задоволення вимог пасажирів без застосування заходів державного примусу;

- обґрунтовано потребу уніфікації підходів до регламентації правового режиму ручної поклажі та багажу на різних видах транспорту, в т.ч. щодо наслідків порушення строків доставки, псування чи втрати багажу.

ВИСНОВКИ

За результатами наукового дослідження було зроблено такі висновки:

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 особистої 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 пасажирів у разі відмови в посадці, анулювання або тривалої затримки рейсів, а також скасування Регламенту (ЄЕС) № 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 пасажирів у випадку тривалої затримки у перевезенні; відповідальність перевізника та компенсації пасажирів 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 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, 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 пасажирів, 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 порядках, 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

транспорт); 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», виправданою 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 унеможлиблює виконання договору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А.А. Особенности защиты прав потребителей жилищно-коммунальных услуг. *Известия РГПУ им. А.И. Герцена*. 2008. № 76-1. URL : <http://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-zaschity-prav-potrebiteley-zhilischno-kommunalnyh-uslug> (дата звернення 18.06.2019).
2. Абрикосов Д.С. Застосування форм та способів цивільно-правового захисту прав та охоронюваних законом інтересів за договором повітряного перевезення пасажирів. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Юридичні науки*. 2016. Випуск 1. Том 1. С. 85-89.
3. Абрикосов Д.С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки*. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2014. №3. С. 74-83.
4. Абрикосов Д.С. Особливості цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором повітряного перевезення пасажирів. *Актуальні проблеми розвитку права і держави в умовах міжнародних інтеграційних процесів* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2013. С. 158-160.
5. Авіакатастрофа під Донецьком : топ 8 українських трагедій. URL : <http://techno.bigmir.net/technology/1531783-Aviakatastrofa-pod-Doneckom--TOP-8-ukrainskih-tragedij> (дата звернення 01.07.2019).
6. Авіакатастрофа під Донецьком запустить реформу цивільної авіації. URL : http://top.rbc.ru/economics/23/07/2014/938259-.shtml?utm_source=news-mail&utm_medium=news&utm_campaign=news_mail2 (дата звернення 01.07.2019).
7. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 р. № 1239. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10> (дата звернення 17.05.2019).

8. Автобус «Чернівці-Київ» зламався в дорозі, пасажери їхали попутками. *Молодий буковинець*. 06.09.2007 р. URL : <https://molbuk.ua/3335-avtobus-chernvc-kiv-zlamavsja-v-doroz.html>(дата звернення 23.05.2019).
9. Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву. В 2-х т. Москва: АО «Центр ЮрИнфоР», 2002. Т.1. 452 с.
10. Агарков М.М. К вопросу о договорной ответственности. *Вопросы советского гражданского права*. Москва, Ленинград : Изд-во АН СССР, 1945. Сб I. С. 141-158.
11. Агарков М.М. К вопросу о договорной ответственности. *Вопросы советского гражданского права*. Сборник статей / Под ред. М.М. Агаркова. : Изд-во Акад. Наук СССР, 1945. С. 114-155.
12. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. *Ученые труды / Всесоюзный институт юридических наук НКЮ СССР; выпуск III*. Москва : Юридическое издательство НКЮ СССР, 1940. 192 с.
13. Агарков М.М. Проблема злоупотребления правом в советском гражданском праве. *Известия АН СССР*. 1946. № 06. с. 424-436.
14. Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод людини та громадянина : навчальний посібник / І.О. Ієрусалімова, І.О. Ієрусалимов, П.М. Павлик, Ж.В. Удовенко. Київ: Знання, 2007. 223 с.
15. Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. Москва : Юрид. лит., 1966. 187 с.
16. Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. Москва: Юрид.лит., 1966. 187 с.
17. Алексеев С.С. Право : азбука – теория – философия : опыт комплексного исследования. Москва : Статут, 1999. 710 с.
18. Алексеев С.С. Собрание сочинений. В 10 т. [+ Справоч. том]. Том 3: проблемы теории права: Курс лекций. Москва: Статут, 2010. С. 365.
19. Алексеев С.С. Теория права. Москва: БЭК, 1995. 320 с.

20. Алмаші М.М. Захист прав національних меншин в Україні : автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ: Національна академія внутрішніх справ України, 2004. 19 с.
21. Американські авіалінії продовжили заборону на польоти Boeing 737 Max. *УНІАН*. 08.04.2019 р. URL : <https://www.unian.ua/economics-transport/10508667-amerikanski-avialiniji-prodovzhili-zaboronu-na-poloti-boeing-737-max.html> (дата звернення 01.01.2020).
22. Андреев Ю.Н. Механизм гражданско-правовой защиты. Москва : Норма; Инфра-М, 2010. 464 с.
23. Андреева О. Особливості прояву ризику у договірному праві / О. Андреева. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2013. Вип. 95. С. 98-100.
24. Андрианов И.А. Договор перевозки грузов по внутренним водным путям сообщения СССР : дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Ростов-на-Дону, 1970. 260 с.
25. Андрушко І. П. Категорія «інтерес» у конституційному праві : поняття та зміст. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2011. № 10. С. 122–130.
26. Анисимова М.Ф. Право на свободу передвижения и свободный выбор местожительства в Украине : история, современное состояние и перспективы развития. Запорожье : Дикое Поле, 2005. 208 с.
27. Анісімова М.Ф. Зобов'язання України щодо прав людини у зв'язку зі вступом до Ради Європи : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2001. 16 с.
28. Антимонов Б.С. Основания договорной ответственности социалистических организаций. Москва : Юрид. лит., 1962. 176 с.
29. Антонюк О.І. Право учасників цивільних правовідносин на самозахист : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків : ХНУВС, 2004. 20 с.

30. Ардашкин В.Д. Меры защиты (пресечения) в советском административном праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Томск, 1968. 17 с.
31. Атаманова Ю. Є. Правове регулювання відносин у мережі Інтернет. *Право та інновації*. 2014. № 3 (7). С. 7-14.
32. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 13 грудня 1974 р. (ратифікація 15.07.1994 р.). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094 (дата звернення 11.08.2019 р.).
33. Ахундов Р.А.О. Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2005. 190 с.
34. Байко Р.Р., Васильєва Л.І. Захист прав споживачів в Європейському Союзі в контексті наближення українського законодавства до європейських стандартів. URL : https://feao.org.ua/wp.../FEAO_Zahyst_prav_A5_web.pdf (дата звернення: 23.03.2019).
35. Басин Ю.Г. Основы гражданского законодательства о защите гражданских прав. *Проблемы применения Основ гражданского законодательства и Основ гражданского судопроизводства Союза ССР и союзных республик* : сб. материалов. Саратов : Коммунист, 1971. 32-37.
36. Баукин В.Г. Источники правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта. *Правоведение*. 2004. № 2. С. 76–90.
37. Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. Москва : «Весь мир», 2004. 188 с.
38. Бервено С.М. Проблеми договірного права України : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 392 с.
39. Богатырев Ф.О. К вопросу о существовании обязательств с нематериальным интересом. *Журнал российского права*. 2004. № 1. С. 88-100.
40. Богатырев Ф.О. Обязательство с нематериальным интересом : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2003. 26 с.

41. Боднар О.Б. Поняття та зміст права людини на безпеку та його співвідношення з суміжними правами. *Форум права*. 2011. № 11. С. 88-93.
42. Боднар Т.В. Виконання договірних зобов'язань у цивільному праві : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2005. 269 с.
43. Боднар Т.В. Одностороння відмова у договірних зобов'язаннях. *Актуальні проблеми приватного права України* : збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнецової / Відп. Ред. Р.А. Майданик та О.В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. С. 33-51.
44. Боднар Т.В. Реалізація загальних принципів цивільного законодавства при виконанні договірних зобов'язань. *Вісник Академії правових наук України*. 2004. № 3 (38). С. 66-77.
45. Борисова В.І. До проблеми самостійних правових можливостей суб'єктів цивільних правовідносин. *Актуальні проблеми приватного права* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 92-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В. П. Маслова, 28 лют. 2014 р. Харків, 2014. 376 с.
46. Бородовський С.О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Прикарпатський національний ун-т ім. Василя Стефаника. Івано-Франківськ, 2005. 211 с.
47. Брагинский М.И. Договор подряда и подобные ему договора. Москва : Статут, 1999. 254 с.
48. Брагинский М.И. Договорное право: Общие положения. Кн. 1. Москва: Статут, 1999. 848 с.
49. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право : Общие положения. Москва : Статут, 1997. 848 с.
50. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право : Общие положения. Кн. 1. Москва: Статут, 2001. 848 с.
51. Брагинский М.И. Договорное право. Книга первая : общие положения. Москва : Статут, 2003. 848 с.

52. Брагинский М.И. Договорное право. Книга четвертая : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва : Статут, 2007. 910 с.
53. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. Москва : Юрид. лит., 1976. 215 с.
54. Бринцев О.В. Сутність правових спорів у сфері підприємництва та способи їх вирішення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2001. 228 с.
55. Булгакова І.В. Транспортне право України: Академічний курс : підручник для студ. юр. спец. вищ. навч. закл / І.В. Булгакова, О.В. Клепікова. Київ : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.
56. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик Москва : Юрид. лит., 1978. 232 с.
57. В Дубаї випробували перше у світі літаюче безпілотне таксі (фото, відео). *Інформаційне агентство УНІАН*: 13:54, 26 вересня 2017 р. URL : <https://www.unian.net/science/2155261-v-dubae-ispyitali-pervoe-v-mire-letayuschee-bespilotnoe-taksi-foto-video.html> <https://www.unian.net/science/2155261-v-dubae-ispyitali-pervoe-v-mire-letayuschee-bespilotnoe-taksi-foto-video.html> (дата звернення 28.10.2019).
58. Вавженчук С. Деякі ознаки договору як юридичного факту та договору-правовідношення. Підприємництво, господарство і право. 2019. №5. С. 6-11.
59. Вавилин Е.В. Осуществление и защита гражданских прав. Москва : Волтерс Клувер, 2009. 225 с.
60. Варкалло В. Ответственность по гражданскому праву: (возмещение вреда, функции, виды, границы) / Пер. с польск. Залесского В. В.; Под ред. с вступ. статьей Братуся С. Н. Москва : Прогресс, 1978. 328 с.
61. Васильєва В.А. Істотні умови посередницького договору. *Університетські наукові записки*. 2006. №1 (17). С. 79-82.

62. Васильєва В.А. Поняття і форми посередницької діяльності. *Актуальні проблеми приватного права України* : Збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнєцової / Відп. ред. Р.А. Майданик та О.В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. С. 75-91.

63. Васильєва В.А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг. Монографія. Івано-Франківськ : ВДВ ЦІТ Прикарпат. нац. ун- ту ім. В. Стефаника, 2006. 346 с.

64. Великанова М.М. Ризики в цивільному праві України : теоретичні та практичні аспекти : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2020. 500 с.

65. Великанова М.М. Співвідношення ризику та вини як умови цивільно-правової відповідальності. *Право і суспільство*. 2018. № 3. С. 81-86.

66. Венедиктов А.В. Договорная дисциплина в промышленности / Избранные труды по гражданскому праву : в 2-х т. Т.1. Москва : Статут, 2004. С. 402-403.

67. Венедиктов А.В. Договорная дисциплина в промышленности. Ленинград : Ленинградское отделение Коммунистической академии ; Институт советского строительства и права. : Изд-во Леноблисполкома и Ленсовета, 1935. 212 с.

68. Венедіктова І. Категорія охоронюваного законом інтересу в цивільному праві України. *Приватне право*. 2013. № 1. С. 146-158.

69. Венедіктова І.В. Захист охоронюваних законом інтересів у цивільному праві : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2014. 288 с.

70. Венедіктова І.В. Охоронюваний законом інтерес як елемент цивільного правовідношення. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2012. № 2. С. 113-115.

71. Веретельник Л.К. Систематизація договорів у цивільному праві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.03. Харків, 2007. 20 с.

72. Верховенство права : доповідь Європейської Комісії «За демократію через право» (Венеціанська Комісія), Страсбург, 4 квітня 2011

року. Доповідь № 512/2009, схвалена Венеційською Комісією на 86-му пленарному засіданні (Венеція, 25-26 березня 2011 року). *Право України*. 2011. №10. С. 168-184.

73. Вершинин А.П. Способы защиты гражданских прав в суде : автореф. дисс. докт. юрид. наук : 12.00.03. СПб., 1998. 56 с.

74. Витрук Н.В. О юридических средствах обеспечения реализации и охраны прав советских граждан. *Известия вузов. Серия «Правоведение»*. 1964. № 4. С. 29-38.

75. Витрянский В.В. *Договор перевозки*. М.: Статут, 2001. 526 с.

76. Витрянский В.В. Транспортные и экспедиционные услуги. *Гражданское право : в 4 т. / Витрянский В. В., Зенин И. А., Козлова Н. В. и др. ; отв. ред. Е.А. Суханов*. Москва : Волтерс Клувер, 2006. 816 с. Т.4 : Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция». С. 121-223.

77. Воеводин Л.Д. Юридический статус личности в России : учеб. пособ. Москва : Изд-во МГУ, ИНФРА • М-НОРМА, 1997. 304 с.

78. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 г. URL : <http://pravo.gov.ru/> (дата звернення 27.06.2019).

79. Волинка К.Г. Механізм забезпечення прав і свобод особи: питання теорії та практики: дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.01. Київ: Національний педагогічний університет імені М.П. Драгоманова, 2000. 177 с.

80. Волкова А.В. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Київ. 2014. 252 с.

81. Волкова М.В. Правовые средства обеспечения субъективных прав и свобод личности в системе правового регулирования. *Юрист – Правоведъ*. 2008. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovyye-sredstva-obespecheniya>

82. Воловик В.І. Філософія історії. Запоріжжя : Вид-во ЗДІА, 1997. 126 с.

83. Володарський В. Цивільна відповідальність без вини та Конституція. *Юридичний журнал*. 2002. № 4. С. 75–76.

84. Выгодянский А.В. Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2013. 189 с.
85. Гавзе В.И. Обязательственное право (общие положения). Минск : Изд-во БГУ имени В. И. Ленина, 1968. 126 с.
86. Гажданское право России: Обязательственное право. Курс лекций. Ч. 2 / Брагинский М.И., Клейн Н.И., Левшина Т.Л., Литовкин В.Н., и др.; Отв. ред.: Садиков О.Н. Москва : БЕК, 1997. 704 с.
87. Гелецька І.О. Правове регулювання відносин представництва у цивільному праві : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2005. 205 с.
88. Генеральна Угода про торгівлю послугами : Додаток 1В до Угоди про заснування Світової організації торгівлі від 15.04.1994 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017
89. Голевинский В.О происхождении и делении обязательств. Варшава : Тип. О. Бергера, 1872. 310 с.
90. Голенко І.П. Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2014. № 2. С. 109-114.
91. Головатий С. Тріада європейських цінностей - верховенство права, демократія, права людини - як основа українського конституційного ладу (частина третя: права людини). *Право України*. 2015. №1. С. 13-92.
92. Голубєва Н.Ю. Зобов'язання у цивільному праві України: методологічні засади правового регулювання : дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2013. 456 с.
93. Голубка І.І. Конституційні права на свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні та країнах ЄС: порівняльно-правовий аналіз : автореф. канд. дисерт. 12.00.02. Ужгород, 2016. 22 с.

94. Гондолы и гондолеры в Венеции. *Italy4.me*. URL : <https://italy4.me/veneto/venice/gondoly-i-gondolery-v-venecii.html> (дата звернення 01.07.2019).

95. Горєв В.О. Свобода договору як загальна засада цивільного законодавства України : дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2007. 203 с.

96. Горноста́й К. Захист, охорона, гарантії прав і свобод людини і громадянина: співвідношення понять. *Держава і права: Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Випуск 12*. Київ: Інститут держави і права ім. В.М. Корещького НАН України, 2001. С. 51-55.

97. Горшенев В.М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе. Москва : Юридическая литература, 1972. 258 с.

98. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. зі змінами та доповненнями. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, №19-20, №21-22. Ст. 144.

99. Гошовський М.І. Потерпілий у кримінальному процесі України. *Право України*. 1998. С. 42-45.

100. Гражданское право : актуальные проблемы теории и практики / под общ. ред. В.А. Белова. Москва : Издательство Юрайт, 2009. 993 с.

101. Гражданское право : В 2 т. Том II. Полутом 1 : *Учебник* / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Издательство БЕК, 2000. 704 с.

102. Гражданское право Германии : пер. с нем. / Ф. Бернгефт, И. Колер ; под ред. В. М. Нечаева. СПб. : Сенат. типогр., 1910. 429 с.

103. Гражданское право Украины : учебник для вузов системы МВД Украины]: в 2 ч. Часть 1 / Пушкин А.А., Самойленко В.М., Шишка Р.Б. и др. ; под ред. проф. Александра Анатольевича Пушкина, Владимира Михайловича Самойленко. Харків : Ун-т внутр. дел; «Основа», 1996. 440 с.

104. Гражданское право: В 2-х т. Т. II, полутом 1: учеб / отв. ред. проф. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Волтерс Клувер, 2004. 704 с.

105. Гражданское право: учеб. Ч. II / Сергеев А.П. , Толстой Ю.К. и др.; под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Москва : «ПРОСПЕКТ», 1998. 784 с.
106. Грибанов В.П. Осуществление и защита гражданских прав. Москва: Статут, 2000. 411 с.
107. Гринюк О.В. Цивільно-правові аспекти майнового страхування в Україні : автореф. ...дис. канд. юрид. наук : 12.00.03. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2004. 15 с.
108. Гриняк А. Відшкодування моральної шкоди за невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язань. *Юридична України*. 2013. № 9. С. 41-47.
109. Гриняк А.Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду: монографія. Київ : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. 300 с.
110. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. Юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
111. Гришко У.П. Окремі форми відповідальності перевізника як способи захисту прав споживачів транспортних послуг. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2014. Вип. 35. С. 56-68.
112. Гришко У.П. Співвідношення сутності понять «споживач» та «пасажир». *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2014. Серія ПРАВО. Випуск 27. Том 1. С. 134-136.
113. Гудзонське чудо і український герой. Пять неймовірних авіапосадок літаків. *ТСН*. 19.04.2018 р. URL : <https://tsn.ua/svit/5-istoriy-fantastichnogo-poryatunku-litakiv-yaki-divom-zavershilis-uspihom-1142613.html> (дата звернення 28.06.2019).
114. Гудима Д.А. Філософсько-антропологічний підхід — методологічний фундамент сучасної юридичної науки. *Проблеми філософії права*, 2003. Том 1. С. 122-125.

115. Гудима М.М. Захист прав споживачів за договором про надання туристичних послуг : дис... канд. юрид. наук. 12.00.03. НАПН Укр. НДІ приватного права і підприємництва. Київ, 2012. 247 с.
116. Гузь Є.В., Туров В.Д. Цивільно-правова відповідальність без вини в інституті деліктних зобов'язань. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2017. Випуск 4 . Том 1. С. 56-60.
117. Гура М.В. Цивільно-правова охорона Інтернет-сайту в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. Київ, 2006. 20 с.
118. Гуревич П.С. Антропологический ренесанс : монография. Феномен человека. Антология. Москва : Высшая школа, 1993. 349 с.
119. Гуржей С.Ю. Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Челябинск, 2007. 220 с.
120. Гусаков А. Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. Москва : Транспечать НКПС, 1929. 312 с.
121. Гущин Н.В., Пахомов В.Д., Приходько Е.П. Сервисное право : учебное пособие. Москва : Маркетинг, 2002. 358 с.
122. Давидова Н.О. Особисті немайнові права: навч.посібн. для студ. вищ. навч. закл. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. 160 с.
123. Денисова А.М. Правові обмеження: поняття, види, функції. *Часопис Київського університету права*. 2011. № 2. С. 51-55.
124. Дзера И.А. Защита гражданских прав по Гражданскому кодексу Украины. *Альманах цивилистики*. Киев, 2008. 287 с.
125. Дзера О.В., Дзера І.О. Способи захисту цивільних прав та інтересів у сучасному цивільному праві України. *Актуальні проблеми приватного права України* : Збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнецової / Відп. Ред. Р.А. Майданик та О.В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 564 с. С. 127-153.

126. Динько О.Ф. Зміст і гарантії забезпечення реалізації свободи пересування людини та громадянина в Україні : дис... канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ: Національна академія внутрішніх справ України, 2003. 221 с.
127. Динько О.Ф. Зміст і гарантії забезпечення реалізації свободи пересування людини та громадянина в Україні: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. К., 2003. 18 с.
128. Дмитриева О.В. Ответственность без вины в гражданском праве : автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. С.-Петербург, 1996. 21 с.
129. Довгерт А.С. Джерела цивільного права України: види та співвідношення. *Приватне право і підприємництво*. 2015. Вип. 14. С. 12-17.
130. Договірне право України. Загальна частина : навч. посіб. / Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова та ін.; за ред. О.В. Дзери. К. : Юрінком Інтер, 2008. 896 с.
131. Доклад о развитии человека 2009. Преодоление барьеров: человеческая мобильность и развитие / Перевод с англ.; ПРООН М.: Издательство «Весь Мир», 2009. 232 с.
132. Доманова І.Ю. Інститут добровільного представництва в цивільному праві України : автореф. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03. Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. К., 2007. 17 с.
133. Дрішлюк А.І. Агентський договір: цивільно-правовий аспект: автореф. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03. Одес. нац. юрид. акад. Одеса, 2003. 20 с.
134. Дудченко А.В. Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2016. 27 с.
135. Дурново Н.А. Злоупотребление правом как особый тип правового поведения: теоретико-правовой анализ : автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.01. Н. Новгород, 2006. 170 с.

136. Дядюк А.Л. Правове регулювання комерційного посередництва (агентських відносин) у сфері господарювання : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.04. Київ. 2010. 21 с.
137. Егiazаров В. . Транспортное право : Учебное пособие. Москва : Юрид. лит., 1999. 272 с.
138. Егоров Н.Д. О понятии субъективного права. *Правосубъектность по гражданскому и хозяйственному праву*. Ленинград : Издательство Ленинградского университета, 1983. С. 3-11.
139. Еременко Т. Договоры. Разные договоры – разные отношения. *Деловые вести*. 2002. № 6. С. 97.
140. Ефремов Е.А. Договор воздушной перевозки : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Волгоград, 2006. 191 с.
141. Європейський суд : Uber програв судовий розгляд з Францією. *FundMedia*. 10.04.2018. URL : <https://kfund-media.com/yeuropejskyj-sud-uber-prograv-sudovyj-rozglyad-z-frantsiyeyu/> (дата звернення 01.07.2019 р.).
142. Єгоричева О. Споживач як учасник споживчих правовідносин за законодавством України. *Юридична Україна*. 2012. № 7. С. 47-52.
143. Жалинский А., Рёрихт А. Введение в немецкое право. Москва : Спарк, 2001. 767 с.
144. Жамен С., Лакур Л. Торговое право / Под общей редакцией Клода Лобри. Москва : Международные отношения, 1993. 256 с.
145. Жернаков В. Правове регулювання праці: співвідношення трудового і цивільного права. *Право України*. 2000. №7 С. 49-52.
146. «Жертвам» Hyundai виплатили 800 тис. грн компенсації. *Дзеркало тижня*. Випуск № 49. 2013 р. URL : <http://dt.ua/POLITICS/zhertv-hyundai-viplatili-800-tis-grn-kompensaciyi.html> (дата звернення 23.06.2019 р.).
147. Жилінкова І. Комплексні цивільні правовідносини: поняття, структура, ознаки. *Право України*. 2010. №12. С. 11-17.
148. Жук А. Відновлення становища, яке існувало до порушення права, як ефективний спосіб захисту : розмежування адміністративної юрисдикції від

ційної і господарської. *Актуальні проблеми правознавства*. Випуск 3 (15). 2018 р. С. 13-17.

149. Жутова С.М. Особливості укладання угод через мережу інтернет. *Молодий вчений*. 2017. № 11. С. 875-879.

150. Забоев К.И. Правовые и философские аспекты гражданско-правового договора. СПб. : Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. 278 с.

151. Заворотченко Т.М. Гарантії реалізації конституційних політичних прав і свобод людини й громадянина в Україні. *Часопис Київського університету права*. 2013. № 4. С. 95-99. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Chkur_2013_4_24 (дата звернення 12.05.2019).

152. Заворотченко Т.М. Конституційно-правові гарантії прав і свобод людини і громадянина в Україні : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.02. Інститут держави і права ім. В.М. Корецького. Київ, 2002. 20 с.

153. Загальна Декларація прав людини : Документ ООН від 10.12.1948 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015 (дата звернення 01.04.2019).

154. Загальна теорія держави і права : підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін.; за ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України М.В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України О.В. Петришина. Харків : Право, 2009. 584 с.

155. Загуменна Ю.О. Основні напрямки забезпечення прав і свобод людини в діяльності органів внутрішніх справ України. *Форум права*. 2010. № 4. С. 376-382.

156. Зажигалкин А.В. Международно-правовое регулирование электронной торговли : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. СанктПетербург, 2005. 189 с.

157. Зазуляк І.І. Істотні умови договору: теоретичний аспект : дис ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ : Б.в., 2009. 172 с.

158. Заїка Р.Ю. Юридична природа відповідальності без вини. *Юридична наука*. 2014. № 5. С. 7-14.
159. Закон Макрона. La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. URL : <https://www.legavox.fr-/blog/maitre-valerie-augros/macron-liberalisation-transport-autocar-18650.htm> (дата звернення: 08.03.2019).
160. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией перевозчиком. *Право и экономика*. 2000. № 9. с. 15-19.
161. Залесский В.В. Транспортные договоры: учебно-практ. пособие / В.В. Залесский. Москва : Изд-во Тихомирова М. Ю., 2004. 312 с.
162. Замерзла в лісі: що відомо про смерть студентки на Житомирщині. *Інформаційний портал BBC NEWS Україна*. 24.01.2019 р. URL : <https://www-bbc.com/ukrainian/news-46988479> (дата звернення 03.05.2019).
163. Заплатинський В.М. Логіко-детермінантні підходи до розуміння поняття «Безпека». *Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Фізичне виховання, спорт і здоров'я людини*. Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2012. Випуск 5. С. 90-98.
164. Зарапина Л.В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Волгоград, 2005. 212 с.
165. Защита гражданских прав третейскими судами : научно-практический сборник / под ред. В.П. Палиюка. Николаев : Вечерний Николаев, 2003. 504 с.
166. Земскова О. Цивільно-правова відповідальність за договором перевезення небезпечних вантажів. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 21-25.

167. Зименкова О.Н. Недобросовестные условия в договорах с потребителями: законодательство и практика зарубежных стран. *Основные институты гражданского права зарубежных стран*. Москва : Норма, 1999. С. 402–416.

168. Зобов'язальне право України (елементарний курс) : навч. пос. / Н.Ю. Голубєва, В.І. Дрішлюк, В.Й. Кісель, В.А. Кройтор, О.О. Кулініч, Л.Г. Лічман, В.П. маковій, А.В. Маєвська, О.М. Нечипуренко, Л.А. Ольховик, С.В. Резніченко, Г.В. Самойленко, Є.С. Сєверова, О.В. Церковна, за заг. Ред. С.В. Резніченка; ОДУВС. Одеса: ОДУВС, 2010. 346 с.

169. Зобов'язальне право : теорія і практика / Дзера О. В., Кузнєцова Н. С., Луць В. В. та ін. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 912 с.

170. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. Москва : Трансжелдориздат, 1951. 292 с.

171. Изобретение колеса. *Наука, техника, изобретения*. URL : <http://sciential.ru/inventions/primitive/09.html> (дата звернення: 23.02.2019 р.).

172. Ильин В.И. Быт и бытие молодежи российского мегаполиса: социальная структуризация повседневности общества потребления. СПб : Изд-во Интерсоцис, 2007. 388 с.

173. Ильин И.А. Общее учение о праве и государстве. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 4 : [Понятия права и силы; Общее учение о праве и государстве; О сущности правосознания; О монархии и республике; Из лекций «Понятия монархии и республики»]. Москва: Русская книга, 1994. 624 с.

174. Иоффе О.С. Избранные труды по гражданскому праву: Из истории цивилистической мысли. Гражданское правоотношение. Критика теории «хозяйственного права». Москва : Статут, 2000. 777 с.

175. Иоффе О.С. Обязательственное право. Москва : Юрид. лит., 1975. 880 с.

176. Иоффе О.С. Ответственность по советскому гражданскому праву. Ленинград : ЛГУ, 1955. 311 с.

177. Иоффе О.С. Право и хозяйственная деятельность социалистических организаций. Москва : Юрид. лит., 1979. 111 с.
178. Иоффе О.С. Правоотношение по советскому гражданскому праву Ленинград : Изд-во Ленингр. ун-та, 1949. 144 с.
179. Иоффе О.С. Спорные вопросы учения о правоотношении. *Избранные труды по гражданскому праву*. Том I. Юридический центр Пресс; Санкт-Петербург; 2013. 780 с.
180. Иванова С. Система способів захисту цивільних прав та інтересів за законодавством України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2006. Вип. 29. С. 341-345.
181. Как увидеть настоящую Венецию. *Espresso*. URL : <https://selectitaly.ru/blog/goroda-italii/venetsiya> (дата звернення 01.07.2019).
182. Калмыков Ю.Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве. *Советское государство и право*. 1976. № 5. С. 42.
183. Канзафарова І.С. Виконання зобов'язань. *Цивільне право України : академічний курс : підручник у 2 т. / За заг. ред. Я.М. Шевченко. Т.1. загальна частина*. Київ: Концерн «Видавничий дім «Ін Юре», 2003. С. 480-489.
184. Канзафарова І.С. До проблеми цивільно-правової відповідальності без вини. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2003. № 3-4. С. 89-92
185. Канзафарова І.С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні : автореф. дис... д-ра юрид. наук : 12.00.03. НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. Київ, 2007. 38 с.
186. Карапетов А.Г. Иск об исполнении в натуре в двусторонних обязательствах. *Арбитражная практика*. 2002. № 8. С. 21-29.
187. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2013. 197 с.
188. Катастрофа SSJ 100 на Салаке. *Википедия*. URL : https://ru.wikipedia.org/wiki_ (дата звернення 27.06.2019).

189. Катастрофа самолета Sukhoi SuperJet-100 в Индонезии 9 мая 2012 г. *РИА Новости*. URL : <https://ria.ru/spravka/20130509/936264597.html> (дата звернення 27.09.2019).
190. Кашанина Т.В. Индивидуальное регулирование в правовой сфере. *Советское государство и право*. 1992. №1. С. 123-124.
191. Кельзен Г. Про сутність і цінність демократії. (переклад з німецької Мокровольський О.). Харків : ПП «Юнісофт», 2013. 139 с.
192. Керимов Д.А. Методология права. Предмет, функции, проблемы философии права. Москва : Аванта+, 2001. 559 с.
193. Керівні принципи Організації об'єднаних націй щодо захисту інтересів споживачів : Резолюція Генеральної Асамблеї ООН № 39/248 : станом 9 квіт. 1985 р. URL : http://www.consumerinfo.org.ua/-/must_know/articles_rights/detail.php?ID=4156 (дата звернення: 09.03.2019).
194. Керування транспортом у стані сп'яніння спричинило 115 смертей в Україні за 2017 рік. *УНІАН*. URL : <https://www.unian.ua/society/2375323-zarik-v-ukrajini-stalo-na-chvert-bilshe-pyanih-vodijiv-natspolitsiya-infografika.html>
195. Кирсанов К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Екатеринбург, 2008. 189 с.
196. Кичко І. І. Особисті потреби : регуляторні механізми формування та забезпечення. Чернігів : Чернігівський державний інститут права, соціальних технологій та праці, 2010. 258 с.
197. Ківалов С.В. Вітальне слово. *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. 6-8.
198. Кізлова О.С. Використання дефініції «договірні зобов'язання» у сучасному законодавстві. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2013 № 6-1 том 2. С. 30-33.

199. Клейн Н.И. Организация договорно-хозяйственных связей. Москва : Юридлит, 1976. 192 с.
200. Клепікова О. Соціально-економічна роль транспорту як теоретична передумова визначення транспортної системи і транспортної діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2013. №3 (97). С. 48-54.
201. Клімовський С.С. Цивільно-правові гарантії здійснення та захисту права на особисті папери. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2015. Вип. 15(2). С. 18-21.
202. Ковалевская Н.С. Перевозка. *Коммерческое право : учебник* / А.Ю. Бушев, О.А. Городов, Н.С. Ковалевская и др.; Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой ; Санкт-Петербургский гос. ун-т, Юридический факультет. СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 1997. 517 с.
203. Кодекс Співтовариства про режим перетину людьми кордонів: Затверджено Регламентом (ЄС) № 562/2006 Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 р. URL : <https://europewb.org.ua/shengenskyj-kodeks-pro-kordony-umovy-v-yizdu-ta-spysok-suprovidnyh-dokumentiv-dlya-gromadyan-treth-krayin/> (дата звернення 05.05.2019).
204. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.
205. Козлова Т.С. Правовое регулирование ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при международной воздушной перевозке : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2011. 182 с.
206. Козюбра М. Рівні праворозуміння: антропологічний аспект. *Антропология права: філософський та правовий виміри (стан, проблеми, перспективи)* : статті учасників Четвертого всеукраїнського «круглого столу». м. Львів : Край, 2009. 440 с.
207. Колесо. *Вікіпедія*. URL : <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата звернення: 23.02.2019 р.).

208. Колесо. *Компьюлента*. URL : <http://science.compulenta.ru/665561/> (дата звернення: 23.02.2019 р.).
209. Колісникова Г.В. Зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої споживачам : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». Харків, 2013. 200 с.
210. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю (Конвенція про права інвалідів) від 13.12.2006 р. в редакції від 06.07.2016 р. URL : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_g71/page (дата звернення: 27.03.2019).
211. Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів в багажу внутрішніми водними шляхами від 01.05.1976 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_255 (дата звернення 19.05.2019).
212. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу СНД (ратифікація від 08.04.1999 р.). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034 (дата звернення 11.08.2019 р.).
213. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 09.05.1980 р. згідно з текстом Протоколу змін від 03.06.1999 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291 (дата звернення 19.05.2019).
214. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особою, яка не є перевізником по договору, підписана у Гвадалахарі 18.09.1961. URL : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/-MU61K05U.html (дата звернення 01.07.2019).
215. Конституційний суд Франції затвердив заборону на сервіс UberPOP. *Інформаційна служба Еспресо*. 22.09.2015, 20:28. URL : https://espresso.tv/news/2015/09/22/konstytuciynyy_sud_franciyi_zatverdyyv_zaboronu_na_servis_uberpop (дата звернення 16.05.2019).
216. Конституція СРСР від 05.12.1936 р.: Затверджена Надзвичайним VIII зїздом Рад Союзу. URL : <https://sheba.spb.ru/shkola/konstitucia-1936.htm> (дата звернення 03.05.2019).

217. Конституція СРСР від 06.07.1923 р. в редакції 31.01.1924 р., прийнятої другою сесією ЦВК СРСР першого скликання. URL : <http://www.hist.msu.ru/ER/Text/cnst1924.htm> (дата звернення 03.05.2019).
218. Конституція СРСР від 07.10.77 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0001400-77/print> (дата звернення 03.05.2019).
219. Конституція України від 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
220. Конституція Української Народньої Республіки від 29.04.1918 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0002300-18> (дата звернення 03.05.2019).
221. Конституція УРСР від 20.04.1978 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/888-09> (дата звернення 03.05.2019).
222. Корнєєв Ю.В. Транспортне право України : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2019. 168 с.
223. Коршакова О.М. Захист прав споживачів житлово-комунальних послуг: цивільно-правовий аспект : дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Харків, 2014. 205 с.
224. Коструба А. Правозастосування – форма реалізації права: досвід феноменологічного аналізу (цивілістичний аспект). *Право України*. 2016. № 10. С. 149-159.
225. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав : проблеми теорії та судової практики : монографія. Київ : Алерта, 2017. 494 с.
226. Кот О.О. Межі здійснення суб'єктивних цивільних прав. Вісник Національної академії правових наук України : зб. наук. пр. / редкол. : О.В. Петришин та ін. Харків : Право, 2016. №4 (87). С. 127-138.
227. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. Москва : Юрид. лит., 1966. 200 с.
228. Красавчиков О.А. Ответственность, меры защиты и санкции в советском гражданском праве. *Проблемы гражданско-правовой*

ответственности и защиты гражданских прав. Выпуск 27. Свердловск, 1973. С.5-14.

229. Красавчиков О.А. Система отдельных видов обязательств. *Советская юстиция*. 1960. №5. С. 42-43.

230. Красавчиков О.А. Теория юридических фактов в советском гражданском праве : дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1950. С. 196-197.

231. Красавчикова Л.О. Гражданско-правовая охрана личной жизни советских граждан: автореф. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1979, 19 с.

232. Краснов Н.И. Реальное исполнение договорных обязательств между социалистическими организациями. Москва : Госюриздат, 1959. 192 с.

233. Крисань Т.Є. Правова природа юридичних гарантій цивільних прав. *Університетські наукові записки*. 2013. № 1 (45). С. 519-523.

234. Крупська К. Перевезення тварин різними видами транспорту. *Юридична газета*. № 41 (539) від 11.10.2016 р. URL : <https://artius.com.ua/-uk/novini/statti/perevezennya-domashnih-tvarin/> (дата звернення 27.05.2019).

235. Кудрявцева А.В. Становление права на свободу передвижения. Ученые записки Орловского государственного университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки, 2012. С. 423-428.

236. Кузнецова Н. С. Гражданско-правовая ответственность: понятие, условия и механизм применения. *Вибрані праці*. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с. С. 355-375.

237. Кузнецова Н.С. Развитие гражданского общества и современное частное право Украины. *Вибрані праці*. Київ : Юридична практика, 2014. С. 233-256.

238. Кузнецова О.А. Квалификация гражданских правонарушений и способы защиты гражданских прав : тезисы доклада международной научно-практической конференции. Пермский конгресс ученых-юристов. (г. Пермь, Пермс. Ун-т, 22 окт. 2010 г.). Пермь, 2010. С. 256-262.

239. Кузнецова Н. Основні методологічні засади сучасного цивільного права України. *Право України*. 2009. № 8. С. 12-14.

240. Кузнєцова Н.С. Вибрані праці. Київ : ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
241. Кузнєцова Н.С., Довгерт А.С. Сучасне цивільне законодавство України: здобутки, проблеми, перспективи. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 51-67.
242. Кулаков В.В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России : монография. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Волтерс Клувер, 2010. 256 с.
243. Курінний Л. Конституція громадянського суспільства : Цивільному кодексу України 10 років. *Юридичний вісник України*. 2014. №4. С. 7.
244. Куров С.В. Глобализация и образование – правовой аспект. *Глобализационные процессы в сфере права: проблемы правового развития в России и СНГ* : материалы научно-практической конференции (Москва 19-20 апреля 2001 г.). Москва : Юристъ, 2001. С. 29.
245. Куций О.А. Адміністративно-правові засоби забезпечення прав фізичних осіб у податкових правовідносинах : автореф. ...канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2004, 19 с.
246. Кучерявенко Н.П. Налоговое право : учебник. Харьков : Легас, 2001. 1108 с.
247. Лапач В.А. Система объектов гражданских прав. Теория и судебная практика. Санкт Петербург : Юридический центр Пресс, 2002. 542 с.
248. Левада О.В. Пільги та обмеження в праві: загальнотеоретична характеристика: дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.01. Харків. Науково-дослідний інститут державного будівництва та місцевого самоврядування Національної академії правових наук України, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 2019. 183 с.
249. Лейст О.Э. Сущность права. Проблемы теории и философии права. Москва: ИКД «Зерцало-М», 2002. С. 273-274.

250. Лернер Б.Е. Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2012. 181 с.

251. Літак, що зламався під час зльоту у Борисполі, обстежать фахівці. *Інформаційне агентство Українські національні новини*. 10.04.2013 р. URL : <http://www.unn.com.ua/uk/news/1203361-litak-scho-zlamavsvya-pid-chas-zlotu-u-borispoli-obstezhat-fakhivtsi> (дата звернення 15.06.2019).

252. Літвінова О.В. Договори страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харк. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2008. 20 с.

253. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 р. № 1001. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF> (дата звернення 25.05.2019).

254. Лукасевич-Крутник І.С. Види допоміжних договорів із надання транспортних послуг у цивільному праві України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. № 52. С. 123-126.

255. Лукасевич-Крутник І.С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2019. 474 с.

256. Лукашук И.И. Глобализация, государство, право, XXI век. Москва : Спарк. 262 с.

257. Луц Д.М. Тварини як об'єкт цивільних правовідносин : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Запорізький національний університет, 2015. 231 с.

258. Луць А.В. Свобода договору в цивільному праві України : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Львів, 2001. 166 с.

259. Луць В.В. До питання про сутність і зміст цивільно-правового договору. *Приватне право*. 2013. № 1. С. 118-128.
260. Луць В.В. Контракти в підприємницькій діяльності : навч. Посіб. – 2-ге вид., перероб. і допов. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 576 с.
261. Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності : навч. посібник. Прикарпатський ун-т ім. В. Стефаника. Київ : Юрінком Інтер, 1999. 556 с.
262. Мавліханова Р.В. Визначення послуги як об'єкта цивільних прав : Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16-18 жовтня 2009 року м.Сімферополь), КрЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 30-31.
263. Магази́нер Я.М. Объект права. *Очерки по гражданскому праву*. Л. : Изд-во Ленинградского университета, 1957. С. 65-78
264. Майданик Р.А. Поняття «ризикових зобов'язань» у цивільному праві України. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2005. № 5. С. 26-34.
265. Майданик Р.А. Цивільно-правова відповідальність. *Юридична відповідальність: проблеми виключення та звільнення* / Колектив авторів, відп. ред. Ю.В. Баулін. Донецьк : ПП «ВД «Кальміус», 2013. С. 86-147.
266. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Москва : Морской транспорт, 1961. 412 с.
267. Максименко С.В. Міжнародно-правове регулювання права на свободу пересування і вибір місця проживання : дис... канд. юрид. наук: 12.00.11. Одеська національна юридична академія. Одеса, 2005. 212 с.
268. Малеин Н.С. Юридическая ответственность и справедливость. Москва : Юрид. Лит., 1992. 215 с.
269. Малько А.В. Стимулы и ограничения в праве: теоретико-информационный аспект: автореф. дисс. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01. Саратов, 1995. 40 с.

270. Мамчур Л.В. Правове регулювання реклами (цивілістичний аспект) : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.03. Львів. нац. ун-т ім. І.Франка. Львів, 2006, 20 с.

271. Мангутова Т.Е. Правовое регулирование отношений по торговому посредничеству: дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Москва, Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, 1988. 183 с.

272. Манифест 2000: Призыв к новому планетарному гуманизму; пер. А.В. Разина. *Здравый смысл*. 1999. №13. С. 2-36.

273. Маркс К. и Энгельс Ф. Манифест коммунистической партии. Москва : Государственное издательство политической литературы, 1950. 71 с.

274. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т. 3. Книга III : процесс капиталистического производства, взятый в целом. Части первая и вторая / Под ред. Ф. Энгельса. Москва : издательство политической литературы, 1970. 1084 с.

275. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Т. 16 Москва : государственное издательство политической литературы, 1960. 882 с.

276. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Т. 26. Ч. 1. Москва : государственное издательство политической литературы, 1962. 509 с.

277. Мартиросян А.Г. К вопросу о риске в гражданском праве Российской Федерации. *Современное право*. 2009. №9. С. 60-64.

278. Матанцев Д. А. Категория злоупотребления правом в гражданском и семейном законодательстве и цивилистической доктрине России : монография. Москва: Юрлитинформ, 2013. 192 с.

279. Матвеев Г.К. О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве. *Советское государство и право*. 1963. № 8. С. 95-105.

280. Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. Москва : Юридическая литература, 1970. 311 с.

281. Матузов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права : Учебное пособие. Москва: Юристъ, 2004. 512 с.

282. Машин В.В. Договор воздушной перевозки пассажира : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2012. 179 с.
283. МВС України виступило ініціатором повернення іменних залізничних квитків. *Єдиний портал органів МВС України*. 30.04.2010 р. URL : <http://mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/332841> (дата звернення 07.06.2019).
284. Медведська В. В. Адаптація транспортного законодавства України до Європейського Союзу. *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. № 24 (2). С. 358-361.
285. Мейер Д.И. Русское гражданское право : в 2 ч. Москва : Статут, 1997. Ч. 2 (по испр. и доп. 8-му изд. СПб., 1902). 455 с.
286. Мельник О. Поняття і значення розподілу ризиків у цивільному праві. *Юридичний вісник*. 2015. № 2. С. 267-273.
287. Мельников В.С. Признаки сделки по российскому гражданскому праву. *Право и образование*. 2003. № 3. С. 132-149.
288. Менів Л.Д. До питання про відшкодування моральної шкоди за порушення прав споживачів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Серія ПРАВО. Випуск 31. Т. 2. С. 7–10.
289. Микрюкова Г.А. Договор перевозки пассажира в советском гражданском праве : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Свердловск, 1986. 201 с.
290. Мирошникова Н.И. Механизм осуществления субъективных гражданских прав : учебное пособие. Ярославль: Ярославский гос. Университет, 1989. 82 с.
291. Михалюк О. Правова природа виконання зобов'язання третьою особою у договорах про надання послуг. *Підприємництво, господарство і право*: Щомісячний науково-практичний господарсько-правовий журнал. 2012. № 4. С. 24-27.

292. Мицкевич А.В. О гарантиях прав и свобод советских граждан в общенародном социалистическом государстве. *Советское государство и право*. 1963. № 8. С. 21-25.
293. Мігашук Ю.І. Право на захист як елемент правоохоронного правовідношення. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2009. Вип. 45. С. 29–35.
294. Міжнародна конвенція про захист прав всіх трудящих мігрантів та членів їх сімей: Документ ООН від 18.12.1990 р. URL : [http://zakon.rada.gov.ua-laws/show/995_203_\(дата звернення 05.05.2019\)](http://zakon.rada.gov.ua-laws/show/995_203_(дата%20звернення%2005.05.2019)).
295. Міжнародний пакт про громадянські і політичні права. Документ ООН від 16.12.1966 р. (дата ратифікації 19.10.1973 р.). URL : [http://zakon.rada.gov.ua-laws/show/995_043/ed19731019](http://zakon.rada.gov.ua-laws/show/995_043/ed19731019_(дата%20звернення%2003.05.2019)) (дата звернення 03.05.2019).
296. Мілаш В. До питання про шляхи вдосконалення господарсько-правового регулювання відносин, що виникають у сфері ринкового обміну. *Підприємництво, господарство і право*. 2006 (128). № 8. С. 73–77.
297. Мілаш В.С. Правові аспекти виникнення та реалізації договірних відносин у мережі Інтернет. Правове регулювання відносин у мережі Інтернет : кол. монографія / кол. авторів А.П. Гетьман [та ін.] ; за ред. С.В. Глібко, К.В. Єфремова. Харків, 2016. Розд. 2, підр. 2.1. С. 52-91
298. Міністерство інфраструктури України. Додаток 3. Інформація щодо доступності аеропортів для осіб з інвалідністю. URL : [https://mtu.gov.ua-files/додаток%203_доступність.docx](https://mtu.gov.ua-files/додаток%203_доступність.docx_(дата%20звернення%2003.05.2019)) (дата звернення 03.05.2019).
299. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
300. Мічурін Є.О. Деякі риси щодо природи обмежень цивільних прав: матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті професора Олександра Анатолійовича Пушкіна «Актуальні проблеми цивільного права та процесу» (Харків, 21 травня 2005 р.) / Є.О. Мічурін. Х.: ХНУВС, 2005. 284 с.

301. Мічурін Є.О. Загальні підходи до обмежень у праві. *Проблеми здійснення суб'єктивних прав* : матеріали круглого столу (14-15 березня 2015 р.). Харків: ХНУВС, 2015. С. 29-32.
302. Молина П.У. Правовое регулирование международных воздушных перевозок : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Белорус. гос. ун-т им. В. И. Ленина. Минск, 1992. 19 с.
303. Молчанов В.В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2007. 210 с.
304. Молявко О.М. Перевезення. *Цивільне право України. Академічний курс : підручник* : у двох томах / Дзера О.В., Жилінкова І.В., Косак В.М. та ін.; за заг. ред. Я.М. Шевченко. Т.2. Особлива частина. К. : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. С. 124-129.
305. Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року. URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594/page (дата звернення 19.05.2019).
306. Мороз О.В. Цивільно-правова відповідальність за порушення сторонами умов договору. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2009. Вип. 45. С. 188-194.
307. Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок. *Транспортное право*. 2005. № 3. С. 9-17.
308. Морське торгове право Франції. *Вікіпедія*. URL : <https://ru.wikipedia.org/wiki> (дата звернення 21.05.2019).
309. Мосашвили В.В. Договор международной воздушной перевозки пассажира и багажа : понятие, особенности, система правового регулирования : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2011. 235 с.
310. Мошак Г.Г. Дослідження та вдосконалення зобов'язальних транспортних відносин професором К.Отте. *Право України*. 2014. № 9. С. 179-184.
311. Муромцев А.И. Гражданское право древнего Рима. Москва : Типогр. Мамонтова и К°, 1883. 698 с.

312. Мухамєдова Е.Е. Цивільно-правові аспекти реалізації особистих немайнових прав фізичної особи в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2010. 22 с.

313. Набруско І.Ю. Споживання і реклама у сучасному світі : проблеми інституалізації. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Соціологія*. Київ : КНУ ім. Тараса Шевченка, 2010. Вип. 1/2. С. 72-75.

314. Набруско І.Ю. Споживання як механізм конструювання ідентичності. *Актуальні проблеми соціології, психології, педагогіки*. 2012. Вип. 15. С. 6-12.

315. Наливайко О.І. Правовий захист людини як предмет дослідження загальної теорії права. *Держава і права: Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. Випуск 12. Київ: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2001. С. 18-24.

316. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України : у 2 т. / відп. ред. В.Г. Ротань. 2-е вид. Харків : Фактор, 2010. Т. 1. 800 с.

317. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : У 2-х т. / За відп. ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. Київ : Юрінком Інтер, 2005. Т. 1. 842 с.

318. Невзгодина Е.Л. Представительство по гражданскому праву. *Советское государство и право*. 1978. №23. С. 118-123.

319. Невзгодина Е.Л. Представительство по советскому гражданскому праву. Изд-во Томского ун-та, 1980, 156 с.

320. Немцова А.О. Теоретико-правовий аналіз відповідальності без вини у цивільному праві України : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Інститут законодавства Верховної ради України. Київ, 1996. 213 с.

321. Нерсисянц В.С. Философия права. Учебник для вузов. Москва : Издательская группа НОРМА–ИНФРА-М, 1998. 652 с.

322. Нетеса Е.Г. Договор на информационно-диспетчерское обслуживание как вспомогательный договор при перевозке пассажира. *Инновационное развитие общества в условиях интеграции правовых систем* : сб. науч. ст. / ГрГУ им. Я. Купалы; ред.кол. Н.В. Сильченко и др. Гродно: ГрГМУ, 2013. С. 211-215).

323. Нетеса К.Г. Предмет договору перевезення вантажу та допоміжних транспортних договорів : порівняльно-правова характеристика. *Актуальні проблеми розвитку права і держави в умовах міжнародних інтеграційних процесів* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2013. С. 155-158.

324. Нетеса К.Г. Проблема критеріїв класифікації допоміжних транспортних договорів. *Юридична освіта та юридична наука в Україні : витоки, сучасність, перспективи* : Тези доповідей міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 16-17 жовтня 2014 року / за заг. ред.. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя : ЗНУ, 2014. С. 137-139.

325. Нечипуренко О.М. До питання визначення сутності цивільно-правової відповідальності. *Проблеми цивільного права та процесу* : матеріали наук.-практ.конф., присв.світлій пам'яті О.А. Пушкіна, 27 трав.2016 . /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. 162-164.

326. Нечипуренко О.М. Ризики у договорі перевезення пасажирів таксомоторами. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ України*. 2008. №2 (38). С. 134-141.

327. Нечипуренко О.М. Транспортні послуги з перевезення пасажирів як об'єкти цивільних прав : Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16-18 жовтня 2009 року м.Сімферополь), КрЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 32-34.

328. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одес. нац. юрид. акад.. Одеса, 2008. 194 с.

329. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі : монографія. Одеса : ОДУВС, 2010. 188 с.

330. Николайчук Л.М. Способы захисту цивільних прав та інтересів. *Проблеми здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав* : зб. наук праць / НАПрН України, НДІ приватного права і підприємництва ; за заг. ред. д.ю.н., академіка НАПрН України В.В. Луця. Київ : Ред. Журн. «Право України», 2013. С. 120-124.

331. Никольская Т. Четвероногий багаж. Правила провоза домашних животных. 2000. Аспекты вояж. 7.VI.2013. С. 8. URL : https://www.2000.ua/spesproekty_ru/vojazh/chetveronogij-bagazh_arhiv_art.htm (дата звернення 25.12.2018).

332. Ніколаєнко І.Р. Безпека перевезень та концептуальні підходи до забезпечення цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів міських та приміських перевезень в ЄС та Україні. *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. 157-160.

333. Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. Москва : Юрид. лит., 1950. 412 с.

334. Общая теория государства и права. Академический курс в 2-х томах / Под ред. М.Н. Марченко. Москва : Зерцало, 1998. Том 2. Теория права. 640 с.

335. Одесская школа права. Введение в украинское право / С.В. Кивалов, Н.В. Анищук, Т.А. Остапенко и др. ; под общ. ред. С.В. Кивалова ; отв. ред. М.В. Афанасьева ; сост. Ю.Д. Батан ; МОН Украины, НУ ОЮА. Одесса : Юридична література, 2016. 504 с.

336. Ойгензихт В.А. Воля и волеизъявление (Очерки теории, философии и психологии права). Душанбе : Дониш, 1983. 256 с.
337. Ойгензихт В.А. Проблема риска в гражданском праве. Часть общая. Министерство народного образования Таджикской ССР. Таджикский государственный университет им. В.И. Ленина. Душанбе: Ирфон, 1972. 224 с.
338. Олійник А.Ю. Конституційно-правовий механізм забезпечення основних свобод людини і громадянина в Україні : Монографія. Київ : Алерат, КНТ, Центр навчальної літератури, 2008. 472 с.
339. Олюха В.Г. Цивільно-правовий договір (поняття, функції і зміст) : дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. Київ, 2003. 20 с.
340. Орзих М.Ф., Крусян А.Р. Современный конституционализм в Украине: введение в украинское конституционное право. Киев : Алерта, 2006. 290 с.
341. Осетинська Г.А. Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. НДІ Приватного права і підприємництва. Київ, 2006. 220 с.
342. Основи римського приватного права. Стислий курс: навч.посіб. / В.А. Кройтор, С.О. Сліпченко, С.П. Довбій, Н.О. Горобець / За заг.ред. проф. В.А. Кройтора. Харків: НікаНова, 2014. 198 с.
343. Основные институты гражданского права зарубежных стран. Сравнительно-правовое исследование / Под. ред. В.В. Залесского. Москва : Норма, 2000. 648 с.
344. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. Москва : Статут, 2009. 268 с.
345. Остроумов Н.Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2013. 471 с.

346. Остроумов Н.Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок : Автореф. Дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2013. 57 с.

347. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. Транспорт. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45893>_(дата звернення: 09.03.2019).

348. Павловська Н. В. Теорія та практика захисту моральних благ цивільним законодавством України : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.03. Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2002. 15 с.

349. Паліюк В.П. Правове регулювання відшкодування моральної (немайнової) шкоди : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.03. Нац. юрид. акад. України ім. Я.Мудрого. Харків, 2000. 18 с.

350. Памятники римского права: Законы 12 таблиц. Институции Гая. Дигесты Юстиниана. Москва : Зерцало, 1997. 608 с.

351. Паришкура В.В. Проблемні аспекти цивільно-правової відповідальності без вини. *Вісник Вищої ради юстиції*. 2010. № 2. С. 66 – 74.

352. Пасажирам скасованих через страйки рейсів Ryanair відмовили у компенсації. *Економічна правда*. 8 жовтня 2018, 14:49. URL : <https://www.epravda.com.ua/news/2018/10/8/641393/> (дата звернення 18.06.2019).

353. Пасажирам технічно несправного літака МАУ надали інший борт. *Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників*. URL : <http://vaap.org.ua/pasazhiram-texnichno-nespravnogo-litaka-mau-nadali-inshij-bort/>_(дата звернення 01.07.2019).

354. Певзнер А.Г. Понятие гражданского правоотношения и некоторые вопросы теории субъективных гражданских прав. *Уч.зап. ВЮЗИ*. Вып. V. Москва, 1958. С. 16-19.

355. Пендяга Г. Л. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. Київ, 2008. 15 с.

356. Петряков А. Гай Юлий Цезарь. Геній или злодей? СПб : Нева, 2010. 320 с.
357. Письменна О.П. Правовідносини, що виникають у зв'язку з порушенням прав споживачів внаслідок недоліків товарів, робіт (послуг) : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Одеська національна юридична академія, 2007. 199 с.
358. Підопригора О.А., Харитонов Є.О. *Римське право* : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 512 с.
359. Підсумки тижня: Рейси «Аеросвіту» більше тижня заблоковані. *Канал 24. Новини*. URL : http://24tv.ua/home/showSingleNews.do?-pidsumki_tizhnya_reysi_aerosvitu_bilshe_tizhnya_zablokovani&objectId=296754 (дата звернення 15.06.2019).
360. Плавтов Н. Очерки русского железнодорожного права. Харьков : Н.В. Петров, 1902. 184 с.
361. Пленюк М. Д. Юридичні факти в механізмі цивільно-правового регулювання зобов'язань. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2017. № 2. С. 120-129.
362. Пленюк М. Юридичні факти в доктрині приватного права України : монографія / М. Пленюк, А. Коструба. Київ : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України, 2018. 288 с.
363. Пленюк М.Д. Юридичні факти і правові умови в механізмі регулювання договірних зобов'язань. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 4. С. 172-176.
364. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. Ч. 3 : Договоры и обязательства. Москва: Зерцало, 2003. 620 с.
365. Повага права на загальну свободу пересування та надзвичайну важливість возз'єднання сімей : Резолюція Генеральної Асамблеї ООН A/RES/55/100 від 04.12.2001 р. URL : <http://www.un.org/ru/ga/55/docs/55res2-.shtml> (дата звернення 05.05.2019)..

366. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.

367. Погрібний С.О. Види юридичних фактів, що мають місце у механізмі правового регулювання договірних цивільних відносин. *Теорія і практика інтелектуальної власності*. 2008. № 5. С. 45-53.

368. Погрібний С.О. Імперативні та диспозитивні норми та їх роль в регулюванні цивільних відносин. *Університетські наукові записки*. 2010. № 2. С. 46-54.

369. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. Київ : Правова єдність, 2009. 304 с.

370. Погрібний С.О. Структура механізму досягнення мети правового регулювання цивільних відносин. *Підприємництво, господарство і право*. 2006. № 9. С. 3-5.

371. Погрібний С.О. Цивільні відносини як об'єкт правового регулювання. *Актуальні проблеми приватного права України* : збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнєцової / Відп. Ред. Р.А. Майданик та О.В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. С. 359-373.

372. Подорож з «Юниверс». *Facebook*. 27.08.2018 р. URL : <https://www.facebook.com/groups/129796527060913/permalink/2364570653583478/>_(дата звернення 25.05.2019).

373. Позднякова А.С. Реализация права на занятие предпринимательской деятельностью, связанной с перевозками пассажиров автомобильным транспортом : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2008. 181 с.

374. Позорище : пассажирка устроила пьяный дебош в самолете Барселона-Киев. *Аргументи і факти*. 18.05.2019 р. URL : <https://fakty.ua/305704-pozorische-passazhirka-ustroila-pyanyj-debosh-v-samolete-barselona-kiiev-video-18>_(дата звернення 07.06.2019).

375. Покинуті консульством : У аеропорту Барселони застрягли близько 200 туристів із Харкова. *Депо Харків*. 20 червня 2019 15:23. URL : <https://kh.depo.ua/ukr/kh/pokinuti-konsulstvom-u-aeroportu-barseloni-zastryagli-blizko-200-turistiv-iz-kharkova-20190620982201> (дата звернення 15.06.2019).

376. Покровский Б.В. Договор перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам СССР : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Алма-Ата, 1956. 270 с.

377. Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ : Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.1994 р. № 700. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/700-94-%D0%BF> (дата звернення 03.05.2019).

378. Поппер Карл Р. Объективное знание. Эволюционный подход / перевод с англ. Д.Г. Лахути; отв. ред. В.Н. Садовский. Москва Эдиториал УРСС, 2002. 384 с.

379. Поротикова О.А. Проблема злоупотребления субъективным гражданским правом. Москва : Волтерс Клувер, 2007. 245 с.

380. Постанова Вищого господарського Суду України від 07.04.2017 р., справа № 905/2680/16. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65968763> (дата звернення 01.06.2019).

381. Постраждала від падіння полиці в поїзді вперше заговорила: від Укрзалізниці ніякої допомоги ніхто не пропонував. *Znaj.ua*. 26.12.2018 р. URL : <https://znaj.ua/society/197820-postrazhdala-vid-padinnya-polici-v-pojizdi-vpershe-zagovorila-vid-ukrzeliznici-niyakoji-dopomogi-nihtto-ne-proponuvav> (дата звернення 16.06.2019).

382. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу : затверджені Наказом Державної авіаційної служби України № 1239 від 26.11.2018 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10> (дата звернення 13.05.2019).

383. Правова система України: історія, стан та перспективи: у 5 т. Т.3: Цивільно-правові науки. Приватне право / за заг. ред Н.С. Кузнецової. Харків: Право, 2008. 640 с.

384. 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.

385. Примак В.Д. Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практика застосування). *Юридичний вісник України*. 2016. URL : <http://yvu.com.ua/metodologiya-pryvatnogo-prava-teoretychnyj-dyskurs-ta-praktyk-zastosuvannya/> (дата звернення 23.04.2019 р.).

386. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.

387. Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 354 (Чинність Постанови поширена на інвалідів згідно з Постановою КМ № 555 (555-94-п) від 16.08.94 р.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/354-93-%D0%BF> (дата звернення 12.05.2019).

388. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 26.11.2018 р. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/2018/ed20181128> (дата звернення 07.05.2019).

389. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини : Закон України від 23.02.2006 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2006, № 30. Ст. 260.

390. Про відповідальність авіаперевізника у випадку інциденту : Регламент Ради (ЄС) від 09 жовтня 1997 року № 2027/97, із змінами, внесеними Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 13 травня 2002 року № 889/2002. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show-/994_a93 (дата звернення 26.08.2019).

391. Про відповідальність перевізників при перевезенні пасажирів морем у випадку аварії : Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС)

№ 392/2009 від 23 квітня 2009 р. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45893> (дата звернення: 21.03.2019).

392. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті : Закон України від 17 січня 2017 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1812-19> (дата звернення: 13.03.2019).

393. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування терміна «особа з інвалідністю» та похідних від нього : Закон України від 02.10.2018 р. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*, 2018. № 46. Ст. 371.

394. Про внесення змін до Закону України «Про виконавче провадження» та деяких інших законодавчих актів щодо вдосконалення процедури примусового виконання рішень судів та інших органів (посадових осіб) : Закон України №2677-VI від 4.11.2010 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2011. № 19-20. Ст. 142.

395. Про внесення змін до Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» щодо посилення соціального захисту учасників антитерористичної операції, учасників Революції Гідності та членів сімей загиблих таких осіб : Закон України від від 14.11.2017 р. № 2203-VIII. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*, 2017, № 47, ст. 419.

396. Про внесення змін до Закону України «Про судоустрій і статус суддів» та процесуальних законів щодо додаткових заходів захисту безпеки громадян : Закон України від 16.01.2014 р. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2014. № 22. Ст. 801.

397. Про впровадження електронних перевізних документів : Методичні рекомендації з оформлення електронних авіаційних перевізних документів, затверджені наказом Державіаадміністрації від 20.01.2009 № 37 : Затверджено наказом Державіаадміністрації 20.01.2009 № 37. URL : <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/Aviaperevezennya-ta-litsenzuvannya/30112.html> (дата звернення 07.06.2019).

398. Про встановлення спільних правил щодо відшкодування та допомоги пасажиром у разі відмови в посадці, анулювання або тривалої затримки рейсів, а також скасування Регламенту (ЄЕС) № 295/91 : Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 11.02.2004 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0261:en:HTML>

399. Про Державний бюджет України на 2018 рік : Закон України від 07.12.2017 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2246-19/page2> (дата звернення: 13.03.2019).

400. Про Державний бюджет України на 2019 рік : Закон України від 23.11.2018 р. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2018. № 50. Ст. 400.

401. Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних із застосуванням законодавства про рекламу (за матеріалами справ, розглянутих у касаційному порядку Вищим господарським судом України): Оглядовий лист ВГСУ від 22.11.2006 р. №01-8/2622. *Вісник господарського судочинства*. 2007. №1.

402. Про електронний цифровий підпис : Закон України від 22.05.2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №36. Ст. 276.

403. Про електронні документи та електронний документообіг» : Закон України від 22.05.2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №36. Ст. 275.

404. Про електронну комерцію : Закон України від 03.09.2015 № 675-VIII. *Відомості Верховної Ради*, 2015, № 45. Ст. 410.

405. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18.03.2004 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст. 367.

406. Про загальну середню освіту : Закон України від 13.05.1999 р. № 651-XIV. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1999. № 28. Ст. 230.

407. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 р. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата

звернення 17.05.2019).

408. Про затвердження Державної цільової соціальної програми «Шкільний автобус» : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 січня 2003 р. № 31. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/31-2003-%D0%BF> (дата звернення 07.09.2019).

409. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України № 821 від 04.08.1997 р. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF> (дата звернення 19.08.2019).

410. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/134-2017-%D0%BF> (дата звернення 01.07.2019).

411. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. URL : <https://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#n8> (дата звернення 12.05.2019).

412. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті Кабінет Міністрів України; Постанова, Положення від 14.08.1996 № 959. URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF> (дата звернення 17.05.2019).

413. Про затвердження Порядку інформаційного наповнення та технічного забезпечення Єдиного веб-порталу органів виконавчої влади та Порядку функціонування веб-сайтів органів виконавчої влади : Наказ Держ. ком. зв'язку та інформатизації України, Держ. ком. інформац. політики, телебачення та радіомовлення № 327/225 від 25.11.2002 р. *Офіційний вісник України*. 2003. № 2. Ст. 49.

414. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом : Наказ Міністерства інфраструктури від 15.07.2013 р. № 480. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13>_(дата звернення 19.05.2019).

415. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : Постанова Кабінету Міністрів України № 1081 від 3 грудня 2008 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF> (дата звернення 13.05.2019).

416. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : Постанова КМУ від 23.12.2004 р. № 1735. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF>(дата звернення 17.05.2019).

417. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата звернення 17.05.2019).

418. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07> (дата звернення 17.05.2019).

419. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : Наказ Мінінфраструктури від 30.11.2012 р. № 735. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12> (дата звернення: 27.03.2019).

420. Про затвердження статуту залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> (дата звернення 17.05.2019).

421. Про затвердження Тимчасового порядку контролю за переміщенням осіб через лінію зіткнення у межах Донецької та Луганської

областей : Наказ Першого заступника керівника антитерористичного центру при Службі безпеки України (Керівника антитерористичної операції на території Донецької та Луганської областей) від 14.04.2017 р. № 222ог. URL : http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v222_950-17 (дата звернення 07.05.2019).

422. Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» : Закон України від 26.11.2018 р. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2630-19#n5> (дата звернення 07.05.2019).

423. Про захист прав споживачів : Закон України від 01.12.2006 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 7. Ст. 84.

424. Про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення : Закон України від 22.09.2005 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2005. № 52. Ст. 565.

425. Про заходи щодо посилення державного захисту прав споживачів : Указ Президента України від 12.01.2002 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/16/2002_ (дата звернення 19.05.2019).

426. Про Збройні Сили України : Закон України від 06.12.1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 9. Ст. 108.

427. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27.02.2014 р. *Відомості Верховної Ради*. 2014. № 13. Ст. 222.

428. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23.06.2005 р. *Відомості Верховної Ради*. 2005, № 32. Ст. 422.

429. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 50. Ст. 540.

430. Про місцеве самоврядування : Закон України від 21.05.1997. № 280/97-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1997. № 24. Ст. 170.

431. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 51. Ст. 548.

432. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2015. № 40-41. Ст. 379.

433. Про недобросовісні умови договорів із споживачами : Директива Ради ЄС 1993 р. *Official Journal of the European Communities*. # L 95/29. 1993.

434. Про оподаткування прибутку підприємств : Закон України від 28.12.1994 р. (втратив чинність). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. № 4. Ст. 28.

435. Про освіту : Закон України від 05.09.2017 р. № 2145-VIII. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2017. № 38-39. Ст. 380.

436. Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні : Закон України від 21.03.1991 р. (в редакції Закону № 2249 від 19.12.2017 р. «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні»). *Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР)*. 1991. № 21. Ст. 252.

437. Про охорону дитинства : Закон України від 26.04.2001р. № 2402-III. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 30. Ст. 142.

438. Про поліпшення виховання, навчання, соціального захисту та матеріального забезпечення дітей сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування : Постанова Кабінету Міністрів України від 05.04.1994 р. № 226. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/226-94-%D0%BF> (дата звернення 12.05.2019).

439. Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 р. № 252. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/252-97-%D0%BF> (дата звернення 07.06.2019).

440. Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45893> (дата звернення: 09.03.2019).

441. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту : Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 3/12/2007. L315/586-

L315/41. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45893>(дата звернення: 09.11.2019).

442. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. *Відомості Верховної Ради*. 2015. № 28. Ст. 250.

443. Про правовий режим надзвичайного стану : Закон України від 16.03.2000 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 23. Ст. 176.

444. Про правовий режим території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи : Закон України від 27.02.1991 р. *Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР)*. 1991. № 16. Ст. 198.

445. Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства : Закон України від 22.11.09 № 3773-VI. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2012. № 19-20. Ст. 179.

446. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.04.1996 р. № 5. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96>. (дата звернення 13.05.2019).

447. Про представництво в міжнародній купівлі-продажу товарів : Конвенція ООН від 17.02.1983 р. URL : <http://uristinfo.net/dogovornoe-pravo/99-dogovornoe-pravo-v-mezhdunarodnom-oborote/2511-konventsija-o-predstavitelstve-pri-mezhdunarodnoj-kuple-prodazhe-tovarov.html> (дата звернення: 21.03.2019).

448. Про проголошення незалежності України : Постанова Верховної Ради Української РСР від 24.08.1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 38. Ст. 502.

449. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні : Закон України від 11.12.2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 15. Ст. 232.

450. Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей : Закон України від 20.12.1991 р. №2011-XII. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1992. № 15. Ст. 190.

451. Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту : Закон України від 22.10.1993 р. (в редакції 20.01.2018 р.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 45. Ст. 425.

452. Про статус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ і деяких інших осіб та їх соціальний захист : Закон України від 24.03.1998 р. № 203/98. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1998. № 40-41. Ст. 249.

453. Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи : Закон України від 28.02.1991 №796-ХІІ. *Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР)*. 1991. № 16. Ст. 200.

454. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF> (дата звернення 17.05.2019).

455. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» : Указ Президента України від 12.01.2015 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>

456. Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди : Постанова Пленуму Верховного Суду України № 4 від 31 березня 1995 р. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0004700-95> (дата звернення 01.07.2019).

457. Про схвалення Концепції державної політики у сфері захисту прав споживачів на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.03.2017 р. № 217-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 30. Ст. 894.

458. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (дата звернення: 15.03.2019).

459. Про торгово-промислові палати в Україні: Закон України від 02.12.1997 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1998. № 13. Ст. 52.

460. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
461. Про туризм : Закон України від 15.09.1995 р. (в редакції 04.11.2018 р.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. № 31. Ст. 24.
462. Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. ІКАО : Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999 р. URL : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594 (дата звернення 17.05.2019).
463. Програма КПСС : принята XXII съездом КПСС. 1961 г. Киев : Госполитиздат УССР, 1962. 314 с.
464. Протасов В.Н. Что и как регулирует право. Учебное пособие. Москва: Юристъ, 1995. 95 с.
465. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті О. Погорілого за 2019 рік. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik2018/zvit_2019/zvit-2019-ukrtransbezpeka.pdf (дата звернення 08.03.2020 р.)
466. Пугинский Б.И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. Москва : Юрид. лит., 1984. 224 с.
467. Пугинский Б.И. Договор в новой системе хозяйствования. *Советское государство и право*. 1988. №11. С. 51-58.
468. Пушкин А.А. Избранные труды. Харьков : Эспада, 2007. 480 с.
469. Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. Санкт-Петербург: тип. М.М. Стасюлевича, 1891. 509 с.
470. Рабінович А.В. Право людини на гідний рівень споживання та юридичний механізм його забезпечення в Україні (загальнотеоретичне дослідження) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. канд. юрид. наук : 12.00.01. Одеська національна юридична академія. Одеса, 2007. - 18 с.
471. Рабінович М.П. Права людини і громадянина / М.П. Рабінович, М.І. Хавронюк. Київ : Атіка, 2004. 464 с.

472. Рабінович П. Загальнотеоретичне праводержавознавство в Україні: здобутки, проблеми, перспективи. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2012. № 1. С. 16-26.

473. Рабінович П. Проблеми трансформації методології вітчизняного правознавства: досягнення, втрати, перспективи. *Вісник Академії правових наук України*. 2002. № 4. С. 3-14.

474. Рассказова Н.Ю. Модельные правила европейского частного права / пер. с англ.; науч. ред. Н. Ю. Рассказова. М.: Статут, 2013. 989 с.

475. Реєстр цивільних повітряних суден України. URL : <https://avia.gov.ua/reystyr-tsyvylnih-povitryanih-suden-ukrayini/>) (дата звернення 21.05.2019).

476. Резніченко С.В., Церковна О.В. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди: теорія і практика : монографія. Одеса: ОДУВС, 2009. 188 с.

477. Рейтинг самих безпечних літків. *Лайфхакер*. URL : <https://lifehacker.ru/2015/04/12/safe-planes/> (дата звернення 08.06.2019).

478. Рецензия к монографии М.А. Тарасова. Договор перевозки. Изд. Ростовского ун-та, 1965, 456 с. : рецензия / Ф.П. Висюлин, А.В. Воропаев, А.Р. Куткович и др. URL : <http://www.law.edu.ru/doc/-document.asp?doc-ID=1131629> (дата звернення 17.05.2019).

479. Рєзнікова В.В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти). Монографія. Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка, Хмельниц. ун-т упр. та права. Хмельницький, 2010. 706 с.

480. Річкове таксі: у Парижі тестують новий еко-транспорт. *5-й Канал*. 22.05.2018 10:56. URL : <https://www.5.ua/svit/richkove-taksi-u-paryzhi-testuiut-novui-ekotransport-170395.html> (дата звернення 01.07.2019).

481. Рішення Богунського районного суду м. Житомира від 22.10.2018 р. у справі № 295/5858/16-ц. URL : <http://reystyr.court.gov.ua/Review/77440147> (дата звернення 01.06.2019).

482. Рішення Господарського суду Рівненської області від 31.07.2018 р. у справі № 918/401/18. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75661519> (дата звернення 01.06.2019).

483. Рішення Дніпровського районного суду м. Києва від 10.07.2017 р. у справі № 755/1637/17. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/67839323> (дата звернення 19.06.2019).

484. Рішення Європейського суду з прав людини від 18.10.2005 р. Справа «Терем ЛТД, Чечеткін та Оліус проти України». Заява № 70297/01. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980_444 (дата звернення 01.06.2019).

485. Рішення Європейського Суду з прав людини у справі «Westbahn Management GmbH v ÖBB-Infrastruktur AG» від 22.11.2012 р. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62011CJ0136> (дата звернення: 07.09.2019).

486. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Антоненков та інші проти України». *Офіційний вісник України*. 2006. № 41. Ст. 2784.

487. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Чуян проти України». *Офіційний вісник України*. 2008. № 19. Ст. 563.

488. Рішення Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 03.07.2018 р. у справі № 2/331/415/18. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/75673886> (дата звернення 21.06.2019).

489. Рішення Замостянського районного суду м. Вінниці від 27.02.2009 у справі № 2-632. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/5636724> (дата звернення 28.06.2019).

490. Рішення Іллічівського районного суду м. Маріуполя Донецької області від 08.05.2019 р. у справі № 242/294/19. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/81620934> (дата звернення 28.06.2019).

491. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий Дім «Кампус Коттон клуб» щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про

досудове врегулювання спорів). Справа № 1-2/2002 від 09.07.2002 р. URL : <http://www.ccu.gov.ua/docs/464> (дата звернення 28.06.2019).

492. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 48 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення підпункту 1 пункту 4 Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України (справа щодо прописки) : Справа № 1-31/2001 від 14.11.2001 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v015p710-01>

493. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 50 народних депутатів України щодо офіційного тлумачення окремих положень частини першої статті 4 Цивільного процесуального кодексу України (справа про охоронюваний законом інтерес) від 1 грудня 2004 р. Справа № 1-10/2004; № 18-рп/2004. *Урядовий кур'єр*. 2004. № 239. Додаток «Документи». С. 7–12. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v018p710-04>

494. Рішення Красногвардійського районного суду м. Дніпропетровська від 20 лютого 2019 р. у справі № 204/8265/18. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/80119940> (дата звернення 28.06.2019).

495. Родионова О.М. Механизм гражданско-правового регулирования в контексте современного частного права. Москва : Статут, 2013. 336 с.

496. Рожкова М.А. Теории юридических фактов гражданского и процессуального права: понятия, классификация, основы взаимодействия: автореф. ...докт. юрид. наук : 12.00.03. Москва : Исследовательский центр частного права при Президенте РФ, 2010. 55 с.

497. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. Москва : Норма, Инфра-М, 2013. 496 с.

498. Романова А.А. Система забезпечення прав і свобод людини та громадянина в Україні. *Форум права*, 2012. №2. С. 599-602.

499. Романюк Я. Ознаки та структура цивільно-правової норми : основні методологічні засади. *Вісник Львівського університету. Серія юридична*. 2016. Випуск 63. С. 81–96.
500. Ромовская З.В. Защита в советском семейном праве. Львов: Издательское объединение Вища школа , 1985. 160 с.
501. Ромовская З.В. Судебная защита охраняемого законом интереса. *Вестник Львовского университета*. 1983. Вып. 22. С. 72–81.
502. Ромовська З.В. Проблеми загальної теорії права у проекті ЦК України. Кодифікація приватного (цивільного права) / за ред. А. Довгєрта. Київ : Юрінком Інтер, 2000. 336 с.
503. Ромовська З.В. Українське цивільне право : Загальна частина. Академічний курс : підручник. Київ : Атіка, 2005. 560 с.
504. Рябченко Ю.Ю. Судовий захист прав споживачів : автореф. ...канд дисертації 12.00.03. Київ, Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Академії правових наук України, 2009. 20с.
505. Савенкова О.В. Возмещение убытков в современном гражданском праве. *Убытки и практика их возмещения* : Сб. статей / отв. ред. М.А. Рожкова. Москва : Статут, 2006. 622 с.
506. Савенкова О.В. Понятие и особенности гражданско-правовых гарантий. *Известия вузов. Серия «Правоведение»*. 1999. № 3. С. 83-91.
507. Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства. Гражданское право : Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. В 2-х т. Т.2. Полумом 2. Москва : БЭК, 2000. 544 с.
508. Савченко С.В. Інтереси в праві та їх класифікація. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2011. № 2. С. 46–55.
509. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва : Юрид. лит., 1981. 288 с.
510. Самбор І. Інтерес у праві: поняття, сутність, структура. *Право України*. 2006. № 1. С. 116–119.

511. Самойленко Г. Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних з використанням мобільних додатків UBER та BLABLACAR. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. №9. С. 29-34.

512. Самойленко Г.В. Безпека перевезень пасажирів повітряним транспортом як умова договору перевезення пасажирів повітряним транспортом та об'єкт цивільно-правового регулювання. *АЕРО-2014. Повітряне і космічне право* : [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих вчених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 20 листопада 2014 р.]. С. 528-530.

513. Самойленко Г.В. Визначення предмету договору перевезення вантажу: теоретичні питання. *Запорізькі правові читання* : матеріали щорічної Міжнародної науково-практичної конференції (14-15 травня 2010р.) / За заг. ред. С.М.Тимченка і Т.О.Коломоєць. Запоріжжя, 2010. Т.1. С. 132-134.

514. 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.

515. 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. 278 с. С. 101-104.

516. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні : дис ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків : Б.в., 2003. 182 с.

517. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності* : зб. наук. праць / відп. ред. В.Я. Тацій. Харків : Нац. юрид. ун-т імені Ярослава

Мудрого, 2018. Випуск 143. 280 с. С. 63-76. : веб-сайт. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2018_143_8

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

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

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

521. Самойленко Г.В. Договори, пакти та натуральні зобов'язання в сучасному цивільному праві України. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2016. № 3. С. 122-129.

522. Самойленко Г.В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2018. № 2. С. 33-41. : веб-сайт. URL : <http://www.law.journalsofznu.zp.ua/vibir-movi-2-2018/?id=2878> (дата звернення 13.05.2019).

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

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

525. 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 року) / [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.

526. Самойленко Г.В. Подорожі з вітерцем. *Юридична Газета*. 2016. № 41 (539). 11 жовтня 2016 р. С. 1, 8-10.

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

528. Самойленко Г.В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. *Право і суспільство*. 2016. № 2. С. 72-78.

529. Самойленко Г.В. Правовое положение пассажира как потребителя услуг по договору перевозки : *Инновационное развитие общества в условиях интеграции правовых систем* : сб. науч. ст. / ГрГУ им. Я. Купалы; ред.кол. Н.В. Сильченко и др. Гродно : ГрГМУ, 2013. С. 163-167.

530. 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. Коломоець. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 159-161.

531. Самойленко Г.В. Транспортна послуга як об'єкт цивільних прав : Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16-18 жовтня 2009 року м.Сімферополь), КрЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 34-36.

532. Самойленко Г.В. Цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів як споживчого договору. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2014. № 3. С. 58-65 : веб-сайт. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_3_10 (дата звернення 13.05.2019).

533. Самойленко Г.В. Щодо місця правовідносин із перевезення пасажирів у предметі цивільно-правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2017. № 2. С. 62-71.

534. Самойленко Г.В. Щодо місця правовідносин із перевезення пасажирів у предметі цивільно-правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2017. № 2. С. 62-71.

535. Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. Москва : Морской транспорт, 1952. 232 с.

536. Санфилиппо Ч. Курс римского частного права : учебник / пер. с итал. И. И. Маханькова ; под общ. Ред. Д.В. Дождева. Москва : Норма, 2007. 464 с.

537. Сенчищев В.И. Объект гражданского правоотношения. Общее понятие. *Актуальные проблемы гражданского права* / под ред. М.И. Брагинского : Исследовательский центр частного права. Российская школа частного права. Москва: Стату, 1998. С. 111-112.

538. Сергеева М.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2007. 212 с.

539. Серебровский В.И. Гражданское право /учебник для юридических школ. Москва : Юриздат НКЮ, 1945. 536с.

540. Серьогін В.В. Право на недоторканість приватного життя у конституційно-правовій теорії та практиці: монографія. Харків : «ФІНН», 2010. 608 с.

541. Синайский В.И. Русское гражданское право : учебник. Москва : Статут, 2002. 638 с.

542. Синюков В.Н. Юридические факты в системе общественных отношений: дис. ... канд. юрид. Наук : 12.00.01. Свердловск, 1984. 225 с.

543. Сібільов М. Структура та основний зміст загальних положень про зобов'язання у проєкті нового Цивільного кодексу України. *Українське право*. 1997. Число 1. С. 71-77.

544. Сібільов М.М. Договірне зобов'язання та його виконання. *Вісник Академії правових наук України*. 2003 р. № 2-3 (33-34). С. 414-424.

545. Сібільов М.М. Роль договору в механізмі правового регулювання суспільних відносин в сфері приватного права. Наукові записки ХЕПУ. 2008. № 1 (6). С. 69-77.

546. Сібільов М.М. Співвідношення актів цивільного законодавства і договору. *Правова система України: Історія, стан та перспективи : у 5-ти т.* Харків : Право, 2008. Том. 3: Цивільно-правові науки. Приватне право / За заг. ред. Н. С. Кузнєцової. С. 304-327.

547. Сібільов М.М. Цивільно-правовий договір як регулятор суспільних відносин. *Право України*. 2014. №2. С. 34-44.

548. Сірко Р.Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03; Нац. ун-т «Одес. юрид. акад.». Одеса, 2015. 20 с.

549. Сірко Р.Б. Договір перевезення пасажирів залізничним транспортом: загальні положення. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 66. С. 133-140.

550. Скакун О.Ф. Теорія держави і права (енциклопедичний курс) : підручник. Харків : Еспада, 2006. 776 с.

551. Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник. Харків : Консум, 2001. 656 с.

552. Скакун О.Ф. Теорія права і держави. 4-те видання. Підручник. Київ : Алерта, 2016. 524 с.

553. Скакун О.Ф. Теорія права і держави. Київ: Правова єдність, 2010. 525 с.

554. Скіданов К. Поняття волі та волевиявлення і їх правове значення для вчинення правочинів. *Вісник Академії правових наук України*. 2011. № 4. С. 240-247.

555. Сліпченко С.О. Особисті немайнові правовідносини щодо оборотозданих об'єктів : монографія. Харків : ДІСа плюс, 2013. 552 с.

556. Словник української мови: в 11 томах. Т. 3 / ред. тому: Г.М. Гнатюк, Т.К. Черторизька. Київ : Наук. думка, 1972. 744 с.
557. Собчак А.А. О некоторых спорных вопросах юридической ответственности. *Правоведение*. 1968. № 1. С. 49-57.
558. Собчак А.А. Смешанные и комплексные договоры в гражданском праве. *Советское государство и право*. 1989. № 11. С. 61-66.
559. Советское гражданское право : Допущено Министерством высшего и среднего специального образования УССР в качестве учебника для студентов юридических институтов и факультетов. Часть первая / В.Ф. Маслов, А.А. Пушкин, М.И. Бару и др. / Под общ. ред. В.Ф. Маслова, А.А. Пушкина. 2-е изд., перераб. и доп. Киев : Вища школа, 1983. 462 с.
560. Советское гражданское право: Учебник для вузов: В 2 т. Т. 1. / Под ред. О.А. Красавчикова. М.: Высшая школа, 1985. 544 с.
561. Советское гражданское право: Учебник: В 2 т. Т. 1. / Отв. ред. В.П. Грибанов, С.М. Корнеев. Москва : Юрид. лит., 1979. 552 с.
562. Советское морское право: учебник / под ред. Мешера В.Ф. Москва : Транспорт, 1980. 287 с.
563. Сохновский А.Ф. Правоотношения торгового посредничества между социалистическими организациями. *Правоведение*. 1976. №5. С. 56-65.
564. Список втрачених Boeing 737. *Вікіпедія*. URL : https://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing_737 (дата звернення 08.06.2019).
565. Споживчий кодекс Франції. LOI n° 93-949 du 26 juillet 1993 relative au code de la consommation (partie Législative). URL : [https://www.legifrance-gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=06D7437023D1A9FC870ECB97F8388E96.tplgfr30s_2?cidTexte=JORFTEXT000000529228&dateTexte=19930727](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=06D7437023D1A9FC870ECB97F8388E96.tplgfr30s_2?cidTexte=JORFTEXT000000529228&dateTexte=19930727) (дата звернення : 07.03.2019 р.).
566. Справа № 2-2030/06 від 12.09.2006 року Хортицького районного суду м. Запоріжжя
567. Справа № 22-ц/796/3373/2017 від 22.06.2017 р. Колегія суддів судової палати в цивільних справах Апеляційного суду м. Києва. URL :

<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/67466100> (дата звернення 21.06.2019 р.).

568. Справа № 355/771/19. Ухвала від 24.05.2019 р. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82080993>

569. Справа № 756/5775/13-ц від 09.10.2013 р. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34482080> (дата звернення 01.07.2019 р.).

570. Справа № 761/1048/13-ц від 16.05.2013 р. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/32387698> (дата звернення 01.07.2019).

571. Справа № 761/21756/17 від 18.01.2019 р. Шевченківський районний суд м. Києва. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/79486677> (дата звернення 21.06.2019).

572. Справа № 761/27154/17 від 23.04.2019 р. Шевченківський районний суд м. Києва. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82309675> (дата звернення 20.06.2019).

573. Справа № 761/41912/17 від 10.05.2018 р. Шевченківський районний суд м. Києва. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/74928439> (дата звернення 21.06.2019 р.).

574. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року. URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55>

575. Стефанчук М.О. Межі здійснення суб'єктивних цивільних прав : автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. Національна академія наук України, Інститут держави і права ім. Корещького. Київ: Хмельницький університет управління та права, 2006. 22 с.

576. Стефанчук Р.О. Загальнотеоретичні проблеми поняття та системи особистих немайнових прав фізичних осіб у цивільному праві України. Монографія. Хмельницький: Хмельницький університет управління та права, 2006. 170 с.

577. Стефанчук Р.О. Особисті немайнові права фізичних осіб (поняття,

зміст, система, особливості здійснення та захисту) : монографія. Київ : КНТ, 2008. 626 с.

578. Стефанчук Р.О. Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві : автореф. дис. ...доктора юрид. наук : 12.00.03. Київ : Національна академія наук України, Інститут держави і права ім. В.М. Корецького, 2007. 41 с.

579. Стефанчук Р.О. Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві (поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту) : монографія / відп. ред. Я.М. Шевченко. Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2007. 568 с.

580. Стоякин Г.Я. Меры защиты в советском гражданском праве : дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1973. 197 с

581. Субботин Н.А. Представительство в англо-американском праве: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 1983. 192 с.

582. Субочев В.В. Законные интересы / под ред. А.В. Малько. Москва : Норма, 2008. 496 с.

583. Судова практика з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009 - 2012 рр.). Верховний Суд України. 01.02.2013. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0006700-13> (дата звернення 14.05.2019 р.).

584. Сулейменов М.К. Понятие и способы защиты гражданских прав. URL : <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/109503/1/%D0%A1%D1%83%D0%BB-%D0%B5B2%20%D0%9C.%D0%9A..pdf> С. 222-226 (дата звернення 17.06.2019).

585. Сумкін С.О. Mechanism of legal regulation of passenger transportation: civil aspects. *Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки*. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2014. №1. С. 67-73.

586. Сумкін С.О. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів та багажу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право*. 2016. Випуск № 36. Т.1. С. 140-144.

587. Сумкін С.О. Правова природа договору перевезення пасажирів та багажу. *Evropsky politicky a pravni diskurz*. 2016. Vol. 3, Iss. 2. С. 267-272.

588. Сурай Д.Ю. Договір підряду та договір про надання послуг: особливості та проблема розмежування. *Scientific research and their practical application. Modern state and ways of development* '2013. SWorld – 1-12 October 2013. URL : <https://www.sworld.com.ua/konfer32/1131.pdf> (дата звернення 03.05.2019 р.).

589. Таксі-безпілотник Uber збив жінку у США. DW. 19.03.2018. URL : <https://www.dw.com/uk/%43043864> (дата звернення 28.06.2019 р.).

590. Таль Л.С. Трудовой договор: Цивилистическое исследование. Ч. II Ярославль, 1918. 180 с.

591. Тарапака І.Ю. Адміністративно-правове регулювання свободи пересування та вільного вибору місця проживання в Україні : автореф. дис ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 20 с.

592. Тарапака І.Ю. Адміністративно-правове регулювання свободи пересування та вільного вибору місця проживання в Україні : дис ... канд. юрид. наук. 12.00.07. Одеса, 2016. 238 с.

593. Тарас Р. Проблеми визначення розміру збитків у цивільному законодавстві України. *Підприємництво, господарство і право*. 2008. № 06. С. 55-58

594. Тарасов М.А. Годовой (навигационный) договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву. *Ученые записки Ростовского университета, юридического факультета*. Т. XVII. Вып. 2. 1958. 112 с.

595. Тарасов М.А. Договор перевозки. Изд. Ростовского ун-та, 1965, 456 с

596. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. Москва : Минречфлот, 1951. 826 с.

597. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. Москва : Водтрансиздат, 1954. 179 с.

598. Тархов В.А. Ответственность по советскому гражданскому праву. Саратов : Изд-во Саратовского ун-та, 1973. 456 с.
599. Тварини. *Вікіпедія*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%96%D1%8F> (дата звернення 02.09.2019).
600. Телестакова А.А. Услуги и договор о предоставлении услуг в Советском гражданском праве. *Европейские перспективы*. 2010. № 2. С. 86-89.
601. Теория государства и права. Курс лекций / Бережнов А.Г., Воротилин Е.Г., Лейст О.Э., Лунгу П.Ф., и др.; Под ред.: Марченко М.Н. Москва : Зерцало, ТЕИС, 1996. - 475 с.
602. Теория государства и права. Учебник для юридических вузов и факультетов / Под ред. В.М. Корельского и В.Д. Перевалова. М.: Издательская группа ИНФРА*М, 1998. 570 с.
603. Теорія держави і права. Академічний курс : підручник / За ред. О.В. Зайчука, Н.М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 688 с.
604. Терехов Р.Г. Безпека перукарських послуг: цивільно-правовий захист прав та інтересів споживачів перукарських послуг. *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. 160-163.
605. Терехов Р.Г. Цивільно-правовий захист прав замовника за договором про надання перукарських послуг (робіт). *Правова освіта та правова наука в умовах сучасних трансформаційних процесів* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 9 листопада 2018 року / за заг. ред. Т.О. Коломоець. Запоріжжя: ЗНУ, 2018. С. 54-56.
606. Типовой закон про електронну торгівлю Комісії Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі. ООН. 16.12.1996 р. (Поточна редакція 25.05.2007 р.). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_321 (дата звернення 16.05.2019 р.).
607. Тихий В.П. Поняття безпеки людини і її правове забезпечення. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2016. № 1(6). С. 21-40

608. Тільки для зрячих: Коли собака-поводир приведе Європу в столичне метро. *Depo.ua*. URL : <https://www.depo.ua/ukr/life/tilki-dlya-zryachih-yak-radyanski-pravila-zavazhayut-ukrayincyam-zhiti-po-lyudski-20170403548670> (дата звернення 01.06.2019 р.).

609. Ткаченко Ю.Г. Методологические вопросы теории правоотношений. Москва : Юрид. лит., 1980. 176 с.

610. Толкачев К.Б. Методологические и правовые основания личных и конституционных прав и свобод человека и гражданина и участие в их защите органов внутренних дел : монография. СПб., 1997. 175 с.

611. Толстой Ю.К. К теории правоотношения. Ленинград: изд-во Ленинградского университета, 1959. 88 с.

612. Транспортне право України : навчальний посібник / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. Ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.

613. Транспортне право України : підручник / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнівецька та ін.; за ред. М.Л. Шелухіна. Київ : «Ін Юре», 2008. 896 с.

614. Трубецкой Е.Н. Энциклопедия права. СПб.: Юрид. ин-т, 1998. 183 с.

615. У Вінниці зламався автобус, який їхав до Польщі. Люди в мороз півдня чекали на допомогу. 20 хвилин. 08.01.2017 р. URL : <https://vn.20minut.ua/Podii/u-vinnitsi-zlamavsya-avtobus-yakiy-yihav-do-polschi-lyudi-v-moroz-pivd-10575043.html> (дата звернення 25.05.2019 р.).

616. У держбюджеті- 2016 грошей на перевезення пільговиків – нема. *Galinfo*. 30.12.2015 р. URL : http://galinfo.com.ua/news/u_-derzhbyudzheti_2016_groshey_na_perevezennya_pilgovyktiv__nema_215927.html (дата звернення: 12.03.2019).

617. У Запоріжжі водій викинув із міського автобуса пенсіонера - старому викликали «швидку». *Depo*. Запоріжжя. 16 березня 2018. 09:24. URL : <https://zp.depo.ua/ukr/zp/u-zaporizhzhzhi-vodiy-vikinu-iz-miskogo-avtobusa-pens->

ionera-staromu-viklikali-shvidku-20170316537554 (дата звернення: 12.03.2019 р.).

618. У Львові водій хотів викинути з маршрутки пенсіонерку, яка не хотіла платити за проїзд. *Online Експрес* від 26.01.2018 р. Сайт URL : <http://expres.ua/news/2018/01/26/281800-lvovi-vodiy-hotiv-vykynuty-marshrutky-pensionerku-ne-hotila-platyty-proyizd> (дата звернення: 09.03.2019 р.).

619. Ударцев С.Ф. О некоторых тенденциях глобальной эволюции государства и права. Караганда : Болашак-Баспа, 2004. 52 с.

620. Удовика Л.Г. Трансформація правової системи в умовах глобалізації: антропологічний вимір : монографія. Харків : Право, 2011. 552 с.

621. Укрзалізниця виконує обіцянки : за затримку Hyundai на 2 години пропонує 19 грн. *IPress.ua*. 05.09.2012. URL : http://ipress.ua/news-/ukrzaliznytsya_vykonuie_obitsyanky_za_zatrymku_hyundai_na_2_godyny_propoune_19_grn_7370.html (дата звернення 22.06.2019).

622. Укрзалізниця ледь не вбила пасажирку «літаючою» полицею і смердючою постіллю : майже Європа. *Znaj.ua*. 20.01.2019 р. URL : <https://znaj.ua/society/204668-ukrzaliznicya-led-ne-vbila-pasazhirku-litayuchoji-policeyu-i-smerdyuchoji-postillyu-mayzhe-yevropa> (дата звернення 15.06.2019 р.).

623. Укрзалізниця: 62% пасажирських вагонів - без кондиціонерів. *Укрінформ*. 12.08.2017 р. 19:16. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2284958-ukrzaliznica-62-pasazirskih-vagoniv-bez-kondicioneriv.html> (дата звернення 09.06.2019 р.).

624. Ухвала Колегії суддів судової палати у цивільних справах Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 23.11.2016 р. № 752/16965/15-ц. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review-/62960579> (дата звернення 17.06.2020).

625. Федюк Л.В. Система особистих немайнових прав у цивільному праві : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. Київ, 2006. 16 с.

626. Форс-мажорні обставини у господарських договорах: роз'яснення для бізнесу та правників. Офіційний сайт Сьомого Апеляційного адміністративного суду. URL: <https://7aas.gov.ua/legalhub-fors-mazhorni-obstavnini-u-gospodarskix-dogovorax-rozyasnennya-dlya-biznesu-ta-pravnikov/> (дата звернення 17.06.2020).

627. Франченко Л. Символи споживання як методологічні інструменти конструювання соціальної ідентичності статусних груп. *Studia Methodologica* : науковий збірник / гол. Р.Гром'як; відп. ред. Ю. Завадський ; редкол.: О. Куца, М. Лабащук, Н. Поплавська та ін. Тернопіль : ТНПУ, 2009. Вип. 29. С. 27-32.

628. Халфина Р.О. Общее учение о правоотношении. Москва : Юридическая литература, 1974. 352 с.

629. Харитонов Е.О., Гражданское право Украины : Учебник / Е.О. Харитонов, Н.А. Саниахметова. Харьков : Одиссей, 2004. 960 с.

630. Харитонов Є., Харитонova О. Від осмислення рецепції римського права – до формування загальної теорії взаємодії правових систем. *Право України*. 2014. №1. С. 274-297.

631. Харитонов Є.О. Приватне право як «європейський концепт» : підґрунтя та кореляти. *Часопис цивілістики*. 2016. Вип. 20. С. 8-16.

632. Харитонов Є.О. Україна – Європа: проблеми адаптації у галузі приватного права : монографія. Одеса : Фенікс, 2017. 358 с.

633. Харитонов Є.О. Цивільне право України / Є.О. Харитонов, О.І. Харитонova, О.В. Старцев. Вид. 3-тє, переробл. і допов. Київ : Істина, 2011. 808 с.

634. Харитонов Є.О. Цивільне право України : підруч. / Є.О. Харитонов, О.В. Старцев. Київ : Істина, 2007. 816 с.

635. Харитонов Є.О. Цивільне право України: Підручник / Є.О. Харитонов, Н.О. Саниахметова. Київ: Істина, 2003. 776 с.

636. Харитонов Є.О. Цивільні правовідносини: монографія. 2-ге вид., перероб. і доп. Одеса : Фенікс. 2011. 456 с.

637. Харитонов Є.О., Калітенко О.М., Зубар В.М. Цивільне і сімейне право України: навчально-практичний посібник / За ред. Є.О. Харитонova, А.І. Дрішлюка. Харків: ТОВ «Одіссей», 2003. 640 с.

638. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Приватне право як концепт: постановка питання. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 68-77.

639. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Проблеми визначення концепту приватного права Європи і принципи DCFR. *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. Харитонova ; Націон. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса : Фенікс, 2014. С. 3-8.

640. Хаскельберг Б.Л., Ровный В.В. Консенсуальные и реальные договоры в гражданском праве. Москва : Статут, 2004. 124 с.

641. Хейгетова С.Е.. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Ростов-на-Дону, 2007. 196 с.

642. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Ростов-на-Дону, 2007. 30 с.

643. Ходунов М.Е. Внутриводное право. Москва : Речиздат, 1945. 348с.

644. Ходунов М.Е., Колпаков Н.Т. Комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта Союза ССР. Москва : Транспорт, 1986. 216 с.

645. Хропанюк В.Н. Теория государства и права: Учебник для ВУЗов, «Интерстиль», «Омега-Л», 2008. 384 с.

646. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В.І. Борисова (кер. авт. кол.), Л.М. Баранова, Т.І. Бегова та ін. ; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т. 1. 656 с.

647. Цивільне право в Україні: Курс лекцій: У 6 - ти томах. Т.1. / Р.Б. Шишка (керівник авт. кол.), О.Л.Зайцев, Є.О.Мічурін та ін.; За ред. Р.Б. Шишки та В.А. Кройтора. Харків: Національний університет внутрішніх справ. 2004. 417 с.

648. Цивільне право України : в 2 т. Т. 1 : Підручник / За ред.. д-ра юрид наук, проф. Є.О. Харитонова, канд. юрид. наук Н.Ю. Голубєвої. Харків : «Одіссей», 2010. 832 с.

649. Цивільне право України : в 2 т. Т. 2 : Підручник / За ред.. д-ра юрид наук, проф. Є.О. Харитонова, канд. юрид.наук Н.Ю. Голубєвої. Харків : «Одіссей», 2010. 872 с.

650. Цивільне право України : Курс лекцій: У 6-ти томах. Т. V. Кн. 1. Загальні положення зобов'язального права / Р.Б. Шишка, Л.В. Красицька, В.В. Сергієнко, О.І. Смотров, Є.О. Мічурін, О.Р. Шишка; за ред. Р.Б. Шишки. Харків: Еспада, 2005. 224 с.

651. Цивільне право України : Курс лекцій: У 6-ти томах. Т.1 / Р.Б. Шишка, О.Л. Зайцев, Є.О.Мічурін та ін.; За ред. Р.Б. Шишки та В.А. Кройтора. Харків: Еспада, 2008. 680 с.

652. Цивільне право України : навчальний посібник : у 2 ч. Ч.1 / за заг. ред. к.ю.н., проф. В.А. Кройтора, к.ю.н., доц. Кухарева Є.О., к.ю.н., доц. Ткалича М.О. Запоріжжя : Видавничий дім «Гельветика», 2016. 384 с.

653. Цивільне право України : підручник / за ред. Проф. Бошицького Ю.Л. та проф. Шишки Р.Б. (кер. авт. кол.), Загальна частина. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с.

654. Цивільне право України : підручник : у 2 кн. / Д.В. Боброва, О.В. Дзера, А.С. Довгерт та ін. ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнєцової. Київ : Юрінком Інтер, 2000. Кн. 1. 784 с.

655. Цивільне право України : підручник. Особлива частина / за заг. ред. д.ю.н., проф. Р.Б. Шишки. Київ: Видавництво Ліра-К, 2015. 1024 с.

656. Цивільне право України : підручник. У 2-х кн. / Дзера О.В., Боброва Д.В., Довгерт А.С. та ін. ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнєцової. Київ : Юрінком Інтер, 2000. Кн. 1. 864 с.
657. Цивільне право України: Академічний курс : підруч. : у двох томах / За заг. ред. Я.М. Шевченко. Т.1. Загальна частина. Київ : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. 520 с.
658. Цивільне право України: підручник. 2-е вид., перероб. і доп. У 2 частинах. / За ред проф. Р.Б. Шишки (кер.авт.кол.), Ч. 1. Загальна. Київ : Видавництво Ліра-К, 2018. 736 с.
659. Цивільне право України: у 2 т. Том 1 : Підручник / За заг. ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Київ : Юрінком Інтер, 2007. 480 с.
660. Цивільне право : підручник. У 2 т. Т. 1 / В.І. Борисова, Л.М. Баранова, М.В. Домашенко та ін. ; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького ; М-во освіти і науки України, Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». Харків : Право, 2014. 655 с.
661. Цивільний кодекс Королівства Бельгія від 21.03.1804 р. URL : <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> (дата звернення : 08.03.2019).
662. Цивільний кодекс України : науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т.1: Загальні положення / За ред. проф. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків : ФО-П Колісник А.А., 2010. 320 с.
663. Цивільний кодекс України : науково-практичний коментар : у 2 ч. Ч. 1. / за заг. ред. Я.М. Шевченко. Київ : Ін Юре, 2004. 456 с.
664. Цивільний кодекс України : Науково-практичний коментар. Харків: ТОВ «Одіссей», 2007. 1200 с.
665. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. зі змінами та доповненнями. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.

666. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т.4.: Об'єкти. Правочини. Представництво. Строки / За ред. Проф. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків : ФО-П Колісник А.А., 2010. 768 с.

667. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т.7: Загальні положення про зобов'язання та договір / За ред. Проф. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків : ФО-П Лисяк Л.С., 2012. 736 с.

668. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / За ред. розробників проекту Цивільного Кодексу України. Київ : Істина, 2004. 928 с.

669. Цивільний кодекс Української РСР від 18.07.1963 р. (втратив чинність). URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1540-06/ed19630718> (дата звернення: 17.03.2019 р.).

670. Цивільний кодекс УРСР : затверджено Постановою ЦВК УРСР від 16 грудня 1922 р. ЗУ УРСР 1922 р. № 55, ст. 780.

671. Цивільний Кодекс Франції в редакції n°2016-131 від 10.02.2016 р. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do-;jsessionid=1F909E346-B1A3E1E-87F780A115ACB1C0.tpdila07v_3?idSectionTA=LEGISCTA-000032-040794&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20170622 (дата звернення 01.06.2019).

672. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. (станом на 04.11.2018 р.). *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 40-41, 42. Ст. 492.

673. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції : дис. ...докт. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2019, 497 с.

674. Цюра В. Генеза дослідження інституту представництва у зарубіжній правовій доктрині. *Jurnalul juridic national: teorie i practica*. 2016. №8. С. 129-132.

675. Цюра В.В. Представництво, посередництво, комісія та агентування : співвідношення правових понять. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 3. С.84-88.

676. Чалий Ю. І. Цивільні правовідносини / Цивільне право України : навчальний посібник : у 2 ч. Ч.1 / за заг. ред. к.ю.н., проф. В.А. Кройтора, к.ю.н., доц. Кухарева Є.О., к.ю.н., доц. Ткалича М.О. Запоріжжя : Видавничий дім «Гельветика», 2016. С. 32-42.

677. Чепис О.І. До питання самозахисту цивільних прав та законних інтересів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Серія ПРАВО. Випуск 35. Частина II. Том 1. С. 208-212.

678. Чепис О.І. Законний інтерес як категорія цивільного права. *Форум права*. 2009. № 1. С 551–559. URL : <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2009-1/09hoiksp.pdf>_(дата звернення 17.06.2019).

679. Черговий Hyundai застряг у засніженому полі по дорозі в Київ. *Дзеркало тижня*. 2019. Випуск № 49. URL : http://dt.ua/UKRAINE/chergoviy-hyundai-zastryag-u-zasnizhenomu-poli-po-dorozi-v-kiyiv-118764_.html (дата звернення 22.06.2019 р.).

680. Черняк О.Ю. Цивільно-правовий статус споживача у контексті адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : автореф. канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Академії правових наук України, 2011. 19 с.

681. Чернооченко С.І. Особисті немайнові права, які забезпечують соціальне існування фізичних осіб в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків : ХНУВС, 2000. 19 с.

682. Чхиквадзе В.М. Социалистический гуманизм и права человека. Москва : Наука, 1978. 303 с.

683. Шахназаров А.М. Договорный убыток. *Арбитраж*. 1935. №4. С. 16.
684. Шварц Х.И. Англо-американское деликтное право. *Советское государство и право*. 1940. № 2. С. 91-92.
685. Шевченко Н. Способы защиты прав субъектов хозяйствования. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 8. С. 51-53.
686. Шевченко Я.М. Поняття цивільних правовідносин і їх значення в суспільстві. *Актуальні проблеми приватного права України : збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнєцової / Відп. Ред. Р.А. Майданик та О.В. Кохановська*. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 564 с. С. 499-519.
687. Шевченко Я.Н. Правовое регулирование ответственности несовершеннолетних. Киев : Наук. думка, 1976. 189 с.
688. Шершеневич Г.Ф. Задачи и методы гражданского правоведения. Казань: Типо-литография Императорского университета, 1898. 46 с.
689. Шершеневич Г.Ф. Избранное: В 6 т. Т. 4 включая Общую теорию права / Вступ. слово, сост.: П.В. Крашенинников. Москва : Статут, 2016. 752 с.
690. Шершеневич Г.Ф. Общая теория права. В 4-х вып. Москва : Издание братьев Башмаковых, 1910-1912. 805 с.
691. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. Москва: Спарк, 1995. 556 с.
692. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права / по изданию 1914 р. Фирма «Спарк», 1994. 335 с.
693. Шимон С.І. Відшкодування моральної шкоди в проекті Цивільного кодексу України. *Право України*. 1997. №10. С. 10–15.
694. Шимон С.І. Про розмір відшкодування моральної шкоди. *Право України*. 1998. № 12. С. 89-95.
695. Шимон С.І. Цивільне та торгове право зарубіжних країн : навч. посіб. (Курс лекцій). Київ : КНЕУ, 2004. 220 с.

696. Шишка О.Р. Договір як регулятор цивільних відносин: концептуальні підходи. *Договірне регулювання суспільних відносин* : тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (19-20 квітня 2013 року) / За заг. ред. Коломоєць Т.О. Запоріжжя, ЗНУ, 2013. С. 90-92.

697. Шишка О.Р. Критерії визначення цивільних відносин у предметі цивільно-правового регулювання. *Проблеми цивільного права та процесу* : матеріали наук.-практ. конф., присвяч.світлій пам'яті О.А. Пушкіна, 27 травня 2016 р. / МВС України, Харків. Нац. ун-т внутр. справ, Каф. цивіл. права та процесу, Каф. охорони інтелектуальної власності, цивіл.-прав.дисциплін; Всеукр. громад. орг. «Асоціація цивілістів України». Харків: ХНУВС, 2016. С. 82-87.

698. Шишка Р.Б. Актуальні дослідження деліктних зобов'язань та цивільно-правової відповідальності. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2014. № 3. С. 159-160.

699. Шишка Р.Б. Концепт безпеки в сучасній правовій доктрині. *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. 43-49.

700. Шишка Р.Б. Механізм правового регулювання перевезень. *Юридичний вісник*. 2014. № 3 (32). С. 120-125.

701. Шишка Р.Б. Предмет гражданского права в современном обществе. *Образование и право*. 2000. № 6. С.50-55.

702. Шишка Р.Б. Теорія об'єктів цивільних прав : Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16-18 жовтня 2009 року м.Сімферополь), КрЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 5-10.

703. Шишка Р.Б., Шишка О.Р. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. *Університетські наукові записки. Часопис Хмельницького університету управління та права*. 2012. №1. С. 271-280.

704. Шишкин С.А. Состязательность в судебном механизме защиты гражданских прав : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 1996. 23 с.
705. Шкудин З.И. Гражданское право. Т. 2. Москва, 1951. 722 с.
706. Штефан А. Відновлення становища, яке існувало до порушення права, і поновлення права як способи захисту австрького права. *Теорія і практика інтелектуальної власності*. 2014. № 5. С. 43–48.
707. Штыков В.П. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Санкт-Петербург, 2015. 206 с.
708. Щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24.11.2010 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010R1177>
709. Щодо страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування цієї відповідальності : Директива 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 р. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45894>
710. Щурова А.А. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международной перевозке : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2009. 200 с.
711. Юшкевич А.В. Принцип возмездности при оказании услуг. *Юрист*. 2008. № 1. С. 7-9.
712. Яворська О.С. Договірне право як регулятор цивільних відносин. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2008. Вип. 6 (74). С. 148-158.
713. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. Москва : Изд. АН СССР, 1958. 296 с.

714. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. *Советское государство и право*. 1955. № 5. С. 63-72.

715. Яковлев В.Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений. Свердловск. 1972. 212 с.

716. Янишен В.П. Особливості реалізації прав споживачів за договором про виконання робіт (надання послуг). *Теорія і практика правознавства*. 2017. Вип. 2 (12). С. 1-15.

717. Янчук А.В. Інтерес як об'єкт цивільно-правового захисту. *Право і суспільство*. 2016. №2. С. 78–85.

718. Яроцький В. Нормативно-організаційні й самоорганізаційні засади правового регулювання цивільних відносин. *Проблеми законності*. 2009. Вип. 100. С. 114-122.

719. Яроцький В.Л. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання. *Право України*. 2010. №12. С. 18-24.

720. Яроцький В.Л. Цінні папери в механізмі правового регулювання майнових відносин (основи інструментальної концепції) : монографія. Харків : Право. 2006. 544 с.

721. 15-річного сина померлого АТОВця грубо викинули з маршрутки. *Народна правда*. 27.11.2017 р. URL : <https://narodna-pravda.ua/2017/11/27/15-richnogo-syna-pomerlogo-atovtsya-grubo-vykynuly-z-marshrutky/>(дата звернення: 12.03.2019 р.).

722. AGB-Gesetz. URL : <https://de.wikipedia.org/wiki/AGB-Gesetz> (дата звернення : 07.02.2019 р.).

723. AGB-Gesetz. URL : https://www.bgb1.de/xaver/bgb1/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGB1&jumpTo=bgb1176s3317.pdf#__bgb1__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgb1176s3317.pdf%27%5D__1518095157602 (дата звернення : 07.02.2018 р.).

724. Albalade D., Bel G., Calzada J. Governance and regulation of urban bus transportation: Using partial privatization to achieve the better of two worlds.

Regulation & Governance. Australia, 2012. № 116. С. 83–100. URL : <https://onlinelibrary.wiley.com/journal/17485991>.

725. Alexandersson G., Hulten S., Fölster S. The Effect of Competition in Swedish Local Bus Services. *Journal of Transport Economics and Policy*. Great Britain, 1998. № 32. С. 203–219. URL : <http://www.bath.ac.uk/e-journals/jtep/index.html> (дата звернення 01.05.2019 р.).

726. Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch 1812. URL : https://de.wikipedia.org/wiki/Allgemeines_b%C3%BCrgerliches_Gesetzbuch (дата звернення 09.05.2019 р.).

727. Bergner, Manfred. Personenbeförderungsrecht : Grundriss / Prof. Dr. sc. jur. Manfred Bergner. 2., bearb. u. erg. Aufl. Berlin : Transpress, 1986. 173 p.

728. Bernitz Ulf. Swedish Standard Contracts Law and the EC Directive on Contract Terms. URL : www.scandinavianlaw.se/pdf/39-1.pdf

729. Bernoulli Daniel. Specimen Theoriae Novae de Mensura Sortis / Commentarii Academiae Scientiarum Imperialis Petropolitanae, Tomus V, (In Classe Mathematica), 1738, pp. 175-192. URL : <https://archive.org/details/SpecimenTheoriaeNovaeDeMensuraSortis> (дата звернення 27.06.2019 р.).

730. Case Sibley v. City Service Transit Co. 2 N.J. 458 (1949) 66 A.2d 864. URL : <https://www.leagle.com/decision/19494602nj4581405> (дата звернення: 17.03.2019 р.).

731. Charter of Fundamental Rights of the European Union. 07.12.2000. *Official Journal*. 2007. 14. 12. С 303. р. 0001-0016.

732. Code civil Suisse (Цивільний Кодекс Швейцарії від 10.12.1907 р.). URL : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19070042/index.html-#a7> (дата звернення: 09.03.2019 р.).

733. Code des transports de France. 02.12.2010. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202> (дата звернення : 07.03.2019 р.).

734. Código Civil Brasileiro. 10.01.2002. URL : http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm
735. Código Civil Peru. Decreto Legislativo N° 295 24.02.2015. URL : <http://spij.minjus.gob.pe/notificacion/guias/CODIGO-CIVIL.pdf>
736. Constitution society. Magna Carta (The Great Charter). URL : <https://www.constitution.org/eng/magnacar.pdf> (дата звернення 03.05.2019 р.).
737. Consumer Protection Charter: Resolution 543 (1973) Council of Europe. URL : <http://www.assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=15956&lang=en> (дата звернення 03.05.2019 р.).
738. Consumer Rights Act : the Act of British Parlaiment 01.10.2015. URL : http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/15/pdfs/ukpga_20150015_en.pdf (дата звернення: 09.03.2019 р.).
739. Council Regulation (EEC) No 684/92 of 16 March 1992 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992R0684> (дата звернення 21.05.2019 р.).
740. Dalley P.J. A theory of agency law. URL : <https://law-review.law.pitt.edu/ojs/index.php/lawreview/article/viewFile/164/164> (дата звернення: 14.04.2019).
741. Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789. URL : <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/la-constitution/la-constitution-du-4-octobre-1958/declaration-des-droits-de-l-homme-et-du-citoyen-de-1789.5076.html> (дата звернення 25.05.2019 р.).
742. Dempsey P.S., Milde M. International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999. McGill University. Institute of Air & Space Law. 2005.
743. Dodd–Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act 21.07.2010. URL : https://en.wikipedia.org/wiki/Dodd%E2%80%93Frank_Wall_Street_Reform_and_Consumer_Protection_Act (дата звернення : 07.03.2019 р.).

744. Estache A., Gómez-Lobo A. The Limits to Competition in Urban Bus Services in Developing Countries. Policy Research Working Paper. Washington, 2004. № 3207. С. 47. URL : <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/14787> (дата звернення 01.05.2019).

745. European Court of Auditors. November 2017. Passenger rights in the EU. 17 p. URL : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments-/AB_PASSENGER/AB_PASSENGER_EN.pdf (дата звернення 01.05.2019 р.).

746. Fair Trading Act (1973) CHAPTER 41. URL : http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/41/pdfs/ukpga_19730041_en.pdf (дата звернення : 07.02.2019 р.).

747. Gautier A., Yvrande-Billon A. Contract Renewal as an Incentive Device: An Application to the French Urban Public Transport Sector. Mimeo. 2011. URL : http://chaire-eppp.org/files_chaire/CORE2008_68_0.pdf (дата звернення 01.05.2019 р.).

748. George N Jr. Tompkins. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999. Wolters Kluwer Law & Business, 2010. 432 p.

749. Giemulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., Dettling-Ott R., Margo R. Montreal Convention. Austin, Boston, Chicago, New York, The Niederlands.: Wolters Kluwer. 2010.

750. Goode Roy. Commercial Law. Second edition. Penguin Books, London, 1995. 1264 p.

751. Heinz Barta. *Zivilrecht*2004. URL: <https://www.uibk.ac.at/zivilrecht/buch/>

752. Hensher D. Contract Areas and Service Quality Issues in Public Transit Provision: Some Thoughts on the European and Australian Context. Journal of Public Transportation. 2006. № 6. С. 15–42. URL : <https://onlinelibrary.wiley.com/journal/17485991> (дата звернення 01.05.2019 р.).

753. Henssler M. Risiko als Vertragsgegenstand. 1994. XXIX, 784 Seiten. Leinen.

754. Ingeborg Schwenzer, Pascal Hachem, Christopher Kee Global sales and Contract Law. Oxford. University press. 2012. 873 p.

755. Jhering R. Geist des römischen Rechts auf den verschiedenen Stufen seiner Entwicklung. Leipzig : Druck und Verlag von Breitkopf und Härtel, 1852. 357 s.

756. Keeton P./ Marschall S. Products and Consumer. Defective and Dangerous Products (Casebook). Mineola. N.J., 1970.

757. Konsumentenschutzgesetz – KSchG. 8. März 1979 (Закон про захист споживачів Австрії 1979 р.). URL : <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002462> (дата звернення : 07.03.2019).

758. La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (30.12.1982). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT00006068730> (дата звернення : 07.03.2019 р.).

759. Laband P. Die Stellvertretung bei dem Abschluß von Rechtsgeschäften nach dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch / P. Laband. *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*. 1866. № 10. P. 183–241.

760. Ley 16/1987, de 30 de julio, ordenación de transporte terrestre. URL : http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l16-1987.html (дата звернення : 07.03.2019 р.).

761. Loi fédérale du 30 mars 1911 complétant le code civil Suisse (Livre cinquième: Droit des obligations). (Федеральний закон, що доповнює швейцарський Цивільний кодекс (П'ята книга: Закон про зобов'язання) від 30 березня 1911 р. (станом на 1-е квітня 2017 року). URL : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19110009/index.html> (дата звернення: 10.03.2019 р.).

762. Loi n°78-23 du 10 janvier 1978 sur la protection et l'information des consommateurs de produits et de services. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000518102> (дата звернення : 07.03.2019 р.).

763. Loi relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006. 15 juillet 2013. URL : <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/lois/loi150713-tv/1904-loi-15-07-2013-tv> (дата звернення: 09.03.2019 р.).

764. Loi sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 (LTV). URL : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20061345/index.html> (дата звернення: 11.03.2019 р.).

765. Luftverkehrsgesetz 01.08.1922 p. URL : <http://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/index.html#Seitenanfang> (дата звернення: 07.03.2019 р.).

766. Marchand S. Le contrat de transport de marchandises en droit suisse. Fiches juridiques suisses, 2000, no. 164. 42 P.

767. Marie Brunagel, Nicolas Gohel, Christina Castella, Ahmed Fida Hamrouni, Laura Protard, Giulia Mocci. Exploratory Study on passenger rights in the multimodal context. Draft Executive Summary. February 2019. European commission. Directorate-General for Mobility and Transport. Directorate B – Investment, Innovative & Sustainable Transport. 13 p. URL : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/ey_draft_exec_summary_pax_rights_in_mm_study.pdf (дата звернення 01.05.2019 р.).

768. Maslow A.H. (1943) A Theory of Human Motivation. *Psychological Review*, 50, 370-396. URL : <http://psychclassics.yorku.ca/Maslow/motivation.htm> (дата звернення 03.05.2019 р.).

769. Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) du 20 novembre 1959 (Etat le 1^{er} janvier 2017) : Le Conseil fédéral suisse (Постанова Федеральної Ради Швейцарії «Про страхування транспортних засобів (OAV) від 20 листопада

1959 р. (станом на 1 січня 2017 року). URL : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19590239/index.html> (дата звернення: 11.03.2019 р.).

770. Passenger Protect Program Transport Canada. Audit report of the privacy commissioner of Canada, 2009. 20 р. URL : https://www.priv.gc.ca/media/1146/ar-vr_ppp_200910_e.pdf (дата звернення 23.04.2019 р.).

771. Patrick G. Meine Rechte als Reisender in Europa. Luxemburg, 2019. 41 р. URL : <http://www.europaforum.public.lu/fr/actualites/2012/02/csl-ulc-guide-voyageurs/csl-ulc-droits-voyageur-de.pdf> (дата звернення 01.05.2019).

772. Personenbeförderungsgesetz 21.03.1961 р. URL : <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/> (дата звернення : 07.03.2019 р.).

773. Personenbeförderungsrecht (PBefR), Kommentar. Personenbeförderungsrecht mit Freistellungs-Verordnung, BOKraft, Berufszugangsverordnung, VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie weiteren EU-Vorschriften und nationalen Nebenbestimmungen von Fromm, Günter Sellmann, Klaus-Albrecht Zuck, Holger Begründet von Meyer, Karlheinz Fortgeführt von: Fey, Michael, 2013. 392 s.

774. Principles of European Contract Law. Part III / Ed. by O. Lando, E. Clive, A. Prum et al. The Hague, 2003.

775. Principles of European Contract Law. Parts I and II / Ed. by O. Lando, H. Beale. The Hague, 2000

776. Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Munich : Interim Outline Edition, 2008.

777. Randelzhofer A. (Anm. 4). Einleitung zum Art. 11. Rn. 4. URL : <http://xn----7sbbaj7auwnffhk.xn--p1ai/article/14021> (дата звернення 03.05.2019 р.).

778. Règlement (UE) № 361/2014 de la Commission du 9 avril 2014 portant modalités d'application du règlement (CE) no 1073/2009 du Parlement européen et

du Conseil en ce qui concerne les documents relatifs aux transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, et abrogeant le règlement (CE) № 2121/98 de la Commission. URL : <https://www.code-de-la-route.be/pdf/wegvervoer/ue-361-2014.pdf> (дата звернення: 08.03.2019 р.).

779. Règlement déterminant les conditions générales relatives aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services spécialisés et aux services occasionnels. 20.09.1947. URL : <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/lois/regl-200947> (дата звернення: 08.03.2019 р.).

780. Restatement of Law of Agency. Restatement (Third) of Agency. Vol. 1, 2 at XI (2006). American Law Institute. 2156 p.

781. Rigaux F. Le statut de la représentation, Etude de droit international comparé. Leiden : E.J. Brill, 1963. 292 s.

782. Risque. *Wikipedia*. URL : http://fr.wikipedia.org/wiki/Risque#Les_phases_de_la_gestion_des_risques (дата звернення 27.06.2019 р.).

783. Sandrock O. The Standard Terms Act 1976 of West Germany. *The American Journal of Comparative Law*, Volume 26, Issue 4, 1 October 1978, Pages 551–572. URL : <https://doi.org/10.2307/840058>. (дата звернення 03.05.2019 р.).

784. Shawcross & Beaumont on Air Law (4th ed. rev., 2009, Lexis Nexis).

785. Teresa Aragón Sánchez, Enrique Ruiz, Diferencias entre responsabilidad civil subjetiva y objetiva. URL: <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/civil/civil/diferencias-entre-responsabilidad-civil-subjetiva-y-objetiva>

786. Theux A. Le droit de la representation commerciale : etude comparative et critique du statut des representants salaries et des agents commerciaux, Allemagne, Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Luxembourg / par Axel de Theux ; pref. de A. Lagasse. Bruxelles : C.I.D.C., 1975. V 2.

787. Tomasi A. Les conflits de lois en matiere de representation conventionnelle et l'opportunité d'une convention international. *Revue critique de droit international prive*. oct./dec., 1958. v. 47, n. 4. p. 651–671.

788. Tompkins George N., Jr. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999. - The Netherlands.: Kluwer Law International BV. 2010.

789. Transports. *Портал уряду Швейцарії*. URL : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/74.html#744.21> (дата звернення: 11.03.2019 р.).

790. Travelling by train : Passenger rights in Germany. Guideline for European consumers. European Consumer Centre Germany, 2014. 21 p. URL : https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload-/TRAVELING_-BY_TRAIN_EN.pdf (дата звернення 01.05.2019 р.).

791. Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, signed at Lisbon, 13 December 2007. URL : <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:C:2007:306:SOM:EN:HTML> (дата звернення 05.05.2019)..

792. Treichel E. (Bearb.) Die Entstehung des Deutschen Bundes 1813 - 1815. Bd. 1. 2000. S. 536.

793. Twining, W. Globalisation and legal Theory [Text] / W.L., 2000. P.13.

794. Uber to face stricter EU regulation after ECJ rules it is transport firm // Guardian. Wed 20 Dec 2017 13.52 GMT. URL : <https://www.theguardian.com/technology/2017/dec/20/uber-european-court-of-justice-ruling-barcelona-taxi-drivers-ecj-eu> (дата звернення 16.05.2019).

795. Uber. Важлива інформація про розрахунок вартості поїздки у Києві. URL: <https://www.uber.com/uk-UA/blog/new-prices/> (дата звернення 16.05.2019).

796. Unfair Contract Terms Act. 1977. URL : https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1977/50/pdfs/ukpga_19770050_en.pdf (дата звернення : 07.02.2019 р.).

797. Unmack T. Civil Aviation: Standards and Liabilities. London, Hong Kong, LLP. 1999.

798. Whalen T. J. The New Warsaw Convention: The Montreal Convention. *Air & Space Law*, Vol. XXV, Number 1, 2000.

ДОДАТКИ

Додаток 1

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.law.journal-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*. Серія 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), КрЮІ, 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. Коломоець. Запоріжжя : ЗНУ, 2012. С. 119-122.*

32. Самойленко Г.В. До питання правової природи договору перевезення пасажирів. *Транспортне право в XXI столітті* : матеріали III 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 IX 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. Коломоєць. 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. Коломоєць. 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 пасажиру. *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. Харитонова ; 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. Матвєєвські 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 пассажиров 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.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Дисертацію виконано на кафедрі цивільного права Запорізького національного університету. 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 та 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 «Одинадцяті осінні юридичні читання» (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.); Щорічній міжнародній науково-практичній 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 Міжнародній 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 «Právna 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.); Щорічній міжнародній науково-практичній конференції «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 20.05.2016 р.); засіданні Круглого столу «Актуальні проблеми договірного права» (м. Запоріжжя, 30.09.2016 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (м. Ужгород, 19-20.02.2016 р.); Міжнародній 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.); Щорічній міжнародній 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.); Міжнародній науково-практичній конференції «Модернізація цивільно-правової відповідальності. Матвєєвські цивілістичні читання» (м. Київ, 18.10.2019 р.).

**ПРОПОЗИЦІЇ З УДОСКОНАЛЕННЯ ЦК УКРАЇНИ ТА ІНШИХ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ УКРАЇНИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ
ДОСЛІДЖЕННЯ**

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
Цивільний кодекс України	
<i>ч. 1 ст. 1 ЦК України</i>	<i>ч. 1 ст. 1 ЦК України</i>
Цивільним законодавством регулюються особисті немайнові та майнові відносини (цивільні відносини), засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників.	1. Цивільним законодавством регулюються цивільні відносини (особисті немайнові, майнові, організаційні), які засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників.
<i>п. 3 ч. 1 ст. 31 ЦК України</i>	<i>п. 3 ч. 1 ст. 31 ЦК України</i>
	3) самостійно у віці з 10 років придбавати квитки для проїзду міським транспортом у міському (місцевому) сполученні чи оплачувати вартість проїзду (крім таксі).
<i>Ст. 237 ЦК України</i>	<i>Ст. 237 ЦК України</i>
1. Представництвом є правовідношення, в якому одна сторона (представник) зобов'язана або має право вчинити правочин від імені другої сторони, яку вона представляє.	1. Представництвом є правовідношення, в якому одна сторона (представник) представляє іншу у правовідносинах з третіми особами на підставі наданих повноважень, шляхом учинення правочинів від її імені та в її інтересах.
2. Не є представником особа, яка хоч і діє в чужих інтересах, але від власного імені, а також особа, уповноважена на ведення переговорів щодо можливих у майбутньому правочинів.	2. Представництвом є вчинення представником правочину в інтересах іншої особи на підставі наданих нею повноважень як від імені особи, яку він представляє, так

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
3. Представництво виникає на підставі договору, закону, акта органу юридичної особи та з інших підстав, встановлених актами цивільного законодавства.	і від власного імені. Такий правочин породжує наслідки для особи, яку представляють, якщо інше не передбачене законом або договором. 3. Не є представником особа, яка хоч і діє в чужих інтересах, але без наданих повноважень. Правочин, укладений такою особою є дійсним і викликає наслідки для особи, яка була представлена без наданих нею повноважень у випадку схвалення нею у подальшому такого правочину. 4. Представництво виникає на підставі договору (в т.ч. агентського), закону, акта органу юридичної особи та з інших підстав, встановлених актами цивільного законодавства.
ч. 3. ст. 273 ЦК України Діяльність фізичних та юридичних осіб не може порушувати особисті немайнові права	ч. 3. ст. 273 ЦК України Фізичні та юридичні особи зобов'язані не порушувати своєю діяльністю особисті немайнові права людини
ч. 2 ст. 313 ЦК України 2. Фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, має право на вільне самостійне пересування по території України і на вибір місця перебування. Фізична особа, яка не досягла чотирнадцяти років, має право пересуватися по території України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів та в їхньому супроводі або в супроводі осіб, які уповноважені ними.	ч. 2 ст. 313 ЦК України 2. Фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, має право на вільне самостійне пересування по території України і на вибір місця перебування. Самостійне пересування дитини за межами території України дозволяється з 16 років за згодою батьків. Фізична особа, яка не досягла чотирнадцяти років, має право пересуватися по території України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів та в

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	їхньому супроводі або в супроводі осіб, які уповноважені ними. На автомобільному транспорті у міському (місцевому) сполученні допускається проїзд дитини без супроводу батьків чи уповноважених ними осіб у віці з 10 років.
ч. 1 ст. 526 ЦК України 1. Зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог - відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться.	ч. 1 ст. 526 ЦК України 1. Зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог - відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться. Виконання зобов'язання повинне здійснюватися виходячи із сутності зобов'язання у випадках, передбачених ЦК України.
ч. 1 ст. 910 ЦК України 1. За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення.	ч. 1 ст. 910 ЦК України 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

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	здавання багажу – також за його доставку.
	ч. 3 ст. 910 ЦК України 3. Квиток в друкованій та електронній формі який містить персоніфіковані дані про пасажирів, має рівне значення.
	ч. 4 ст. 910 ЦК України 4. Умови договору перевезення пасажирів, визначені транспортними статутами та кодексами, правилами перевезень пасажирів, є чинними і для безоплатного договору.
	ч. 5 ст. 910 ЦК України 5. Перевізник повинен в простій та доступній формі довести до відома пасажирів інформацію про спосіб і порядок звернення з вимогами та претензіями до перевізника та підстав і порядку захисту порушених прав пасажирів. Забороняється виконання цього обов'язку шляхом посилення на наявність передбаченого порядку в актах транспортного законодавства. Ця інформація має бути правдивою. Можливість пасажирів звернутися до перевізника за даною інформацією та в зазначеному порядку та формі має бути реальною.
п. 1 ч. 1 ст. 911 ЦК України 1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;	п. 1 ч. 1 ст. 911 ЦК України 1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком та бути доставленим до місця призначення, а у випадку затримки транспортного засобу в шляху слідування з причини поломки транспортного засобу на вибір пасажирів бути доставленим до

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	пункту призначення чи повернутим до пункту відправлення в залежності від доцільності завершення поїздки;
<i>п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> б) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка - залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);	<i>п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> б) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка - залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами). У випадку підтвердженого медичною довідкою захворювання особи після придбання квитка, яке робить неможливим поїздку, чи мають місце медичні протипоказання, в т.ч. для вагітних, - має бути повернена повна вартість квитка. Повна вартість квитка підлягає поверненню також у випадку скасування рейсу перевізником та у випадку відмови пасажирів від перевезення у зв'язку з істотним порушенням перевізником умов договору. У такому випадку пасажир зобов'язаний сповістити перевізника про таку відмову та її причини негайно. З метою забезпечення безпеки пасажирів актами транспортного законодавства може встановлюватися порядок здійснення цього права.
<i>п. 7 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> 7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом.	<i>п. 7 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> 7) отримувати повну та своєчасну інформацію про: тип, вид, строк експлуатації транспортного засобу до моменту укладання договору; не менше ніж за дві години до початку

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	рейсу про зміну типу транспортного засобу; час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом;
	ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити пунктами 8-14: «8) у випадку скасування перевезення, пасажир має право на повернення сплаченої вартості проїзду. Забороняється відмова у поверненні пасажиру сплаченої вартості проїзду і примус до перенесення дати проїзду. За домовленістю сторін допускається зміна дати перевезення чи перенесення на майбутнє узгодження дати перевезення без повернення вартості квитка. При тому, право пасажира відмовитися від перевезення і отримати сплачену вартість проїзду допускається в будь-який момент початку здійснення перевезення. У випадку припинення договору перевезення пасажира з причин, які не залежать від сторін, пасажир має право на повернення вартості проїзду, пропорційній непройденому відрізку шляху; 9) якщо завершення поїздки неможливе з підстав, які не залежать від перевізника (стихійне лихо, погодні умови, надзвичайний чи воєнний стан, обмеження руху певною територією на підставі рішень органів державної влади), пасажир має право на безкоштовну доставку до місця відправлення, якщо інше не витікає з обставини та

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	не слідує з рішень та вказівок органів державної влади та їх представників; 10) на безпеку; 11) на мобільність; 12) на доступність, в тому числі укладання договору та його виконання на недискримінаційній основі; 13) на сприяння у перевезенні та допомогу у відповідності до положень Правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту; 14) на швидке реагування перевізника на звернення пасажирів, на швидкий та ефективний розгляд його скарг.
ч. 1 ст. 915 ЦК України	ч. 1 ст. 915 ЦК України
1. Перевезення, що здійснюється юридичною особою, 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.	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.
ст. 920 ЦК України	ст. 920 ЦК України
	2. Будь-які домовленості сторін, спрямовані на обмеження або звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності є недійсними.
ч. 1 ст. 922 ЦК України	ч. 1 ст. 922 ЦК України
1. За затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить	1. За затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника.	пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника або необхідності вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажирів.
ч. 3. ст. 922 ЦК України 3. Якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирові завдані збитки.	ч. 3. ст. 922 ЦК України 3. Якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний забезпечити на вибір пасажирів повернення його до місця відправлення або прибуття до кінцевого місця призначення, та, у разі наявності, відшкодувати пасажирові завдані збитки.
	ч. 4. ст. 922 ЦК України У випадку відмови перевізника від перевезення за безоплатним договором, він звільняється від відповідальності за завдані пасажирові збитки, викликані такою відмовою, якщо доведе, що діяв сумлінно і пасажир був повідомлений про відмову завчасно і мав змогу (час та можливість) задовільнити свій інтерес іншим способом.

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
Закон України «Про автомобільний транспорт»	
ч. 2 ст. 42 Закону Договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, - з моменту посадки в автобус, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду - з моменту реєстрації електронного квитка.	ч. 2 ст. 42 Закону Договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а при перевезенні пасажирів у міському та приміському сполученні – з моменту виявлення особи згоди здійснити проїзд на умовах перевізника, - з моменту посадки в автобус; для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, - з моменту посадки в автобус, для яких у разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду реєстрація електронного квитка є обов'язковою.
Закон України «Про міський електричний транспорт»	
ст. 4 Закону	ст. 4 Закону 1. Відносини з перевезення між перевізником та пасажиром виникають на підставі укладеного між ними договору. За договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується безпечно перевезти пасажирів до пункту призначення за визначеним маршрутом та графіком руху, а в разі здавання ним багажу - доставити до пункту призначення багаж та видати його пасажирові або уповноваженій ним особі. Пасажир зобов'язується внести установлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу до багажного відділення - плату за його перевезення.

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	10. Договір є укладеним з моменту вираження пасажиром згоди на здійснення перевезення на умовах перевізника, - з моменту посадки в транспортний засіб. 11. Не дозволяється перевозити дітей віком до 10 років без супроводу дорослих, за винятком випадків проїзду дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів. 12. Відмова дитині у віці до 14 років без супроводу батьків у здійсненні перевезення «додому», в т.ч. за відсутності оплати проїзду заборонена. У такому випадку водій має повідомити батьків та /чи патрульну поліцію щодо цього. У випадку несплати проїзду дитиною, батьки зобов'язані відшкодувати перевізникові вартість проїзду, а співробітники патрульної поліції сприяти у виконання цього обов'язку батьками.
Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту	
43. На міжміських маршрутах не дозволяється перевозити дітей віком до 14 років без супроводження дорослих, за винятком випадків перевезення дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів у сільській місцевості автобусами внутрішньо-обласних маршрутів та регулярних спеціальних перевезень.	43. Не дозволяється перевозити дітей віком до 10 років без супроводу дорослих у міському та приміському сполученні, а на міжміських маршрутах не дозволяється перевозити дітей віком до 14 років без супроводження дорослих, за винятком випадків перевезення дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів у сільській місцевості автобусами внутрішньо-обласних маршрутів та регулярних спеціальних перевезень.
	43-1. Відмова дитині у віці до 14 років без супроводу батьків у здійсненні перевезення «додому», в

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	т.ч. за відсутності оплати проїзду заборонена. У такому випадку водій має повідомити батьків та /чи патрульну поліцію щодо цього. У випадку несплати проїзду дитиною, батьки зобов'язані відшкодувати перевізникові вартість проїзду, а співробітники патрульної поліції сприяти у виконання цього обов'язку батьками.
	«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)»;
<i>п. 145 Правил</i>	<i>п. 145 Правил</i>
9) організовувати проїзд пасажирів до місця призначення за маршрутом без додаткових фінансових витрат пасажирів, насамперед осіб з інвалідністю, громадян похилого віку, вагітних жінок, пасажирів з дітьми дошкільного віку, у разі припинення поїздки через технічну несправність транспортного засобу чи настання надзвичайної або невідвортної за даних умов події;	9) організовувати проїзд пасажирів та забезпечити доставку їх до місця призначення за маршрутом без додаткових фінансових витрат пасажирів, насамперед, осіб з інвалідністю, громадян похилого віку, вагітних жінок, пасажирів з дітьми дошкільного віку, у разі припинення поїздки через технічну несправність транспортного засобу чи настання надзвичайної або невідвортної за даних умов події

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	або, на вибір пасажирів, доставку їх до місця, з якого розпочалася подорож даним транспортним засобом.
Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України	
ч. 3 п. 15.7 Правил	ч. 3 п. 15.7 Правил
Собаки великих порід (вище ніж 45 см у холці) за наявності намордника та повідка (ланцюжка або ремінної прив'язки) перевозяться в окремому купе купейного вагона не більше двох особин. При цьому пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзних документів за кількістю незайнятих місць у купе за повним тарифом, крім випадків, якщо цей пасажир належить до осіб, пільги яких визначено законодавством України.	Собаки великих порід (вище ніж 45 см у холці) за наявності намордника та повідка (ланцюжка або ремінної прив'язки) перевозяться в окремому купе купейного вагона не більше двох особин. При цьому пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзних документів за кількістю незайнятих місць у купе (крім випадків проїзду особи з інвалідністю з собакою-поводирем) за повним тарифом, крім випадків, якщо цей пасажир належить до осіб, пільги яких визначено законодавством України. У випадку проїзду пасажирів з інвалідністю з собакою-поводирем, інші пасажирів повинні бути попереджені про проїзд в одному купе з собакою-поводирем до моменту придбання ними квитка.
Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу	
Глава 2 Розділу III Правил	Глава 2 Розділу III Правил
1. У разі втрати або псування квитка (його частини) пасажиром авіаперевізник за клопотанням пасажирів може замінити такий квиток (його частину) шляхом видачі дублікату квитка за умови підписання пасажиром угоди про відшкодування авіаперевізнику	1. У разі втрати або псування квитка (його частини) пасажиром авіаперевізник за клопотанням пасажирів має замінити такий квиток (його частину) шляхом видачі дублікату квитка. Перевізник має право на стягнення з пасажирів плати за послуги з оформлення дублікату

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
збитків у розмірі вартості оригіналу квитка, які зазнав або може зазнати авіаперевізник у зв'язку з використанням оригіналу квитка третьою особою. Якщо пасажир не підписує такої угоди, перевізник, який видає дублікат квитка, має право вимагати від пасажирів сплатити його повну вартість. Перевізник має право на стягнення з пасажирів плати за послуги з оформлення дублікату квитка, якщо втрата або псування не були зумовлені недбалістю перевізника (його агента). У разі втрати або псування квитка іншого перевізника дублікат квитка оформлюється тільки за наявності письмової згоди такого перевізника. 2. Перевізник має право відмовити пасажирів у видачі дублікату квитка, якщо: пасажир відмовився оплатити послуги з оформлення дублікату квитка; пасажир вимагає видачі дублікату квитка в аеропорту в день здійснення рейсу, якщо до вильоту рейсу згідно з розкладом менше 90 хвилин	квитка, якщо втрата або псування не були зумовлені недбалістю перевізника (його агента). У разі втрати або псування квитка іншого перевізника дублікат квитка оформлюється тільки за наявності письмової згоди такого перевізника. 2. Перевізник має право відмовити пасажирів у видачі дублікату квитка, якщо: пасажир відмовився оплатити послуги з оформлення дублікату квитка; пасажир вимагає видачі дублікату квитка в аеропорту в день здійснення рейсу, якщо до вильоту рейсу згідно з розкладом менше 90 хвилин
<i>п. 5 Розділу XIII Правил</i> 5. Авіаперевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажирів.	<i>п. 5 Розділу XIII Правил</i> 5. Перевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажирів лише у випадках, коли здійснення

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	перевезення даним типом повітряного судна неможливе з технічних чи інших причин (технічне обслуговування, затримка, усунення несправності, забезпечення безпеки і т.п.). Перевізник або суб'єкти наземного обслуговування (експлуатанти аеропортів) у частині, що стосується цього розділу, мають забезпечити пасажирів в аеропорту візуальною та/або акустичною інформацією щодо зміни типу повітряного судна. Інформування про зміну типу повітряного судна повинне бути завчасним, але не менше, ніж за дві години до оголошення початку реєстрації пасажирів на рейс. У випадку зміни перевізником типу повітряного судна, але до моменту оголошення початку реєстрації на рейс, пасажир має право відмовитися від перевезення і вимагати повернення коштів (вартості перевезення) відповідно до тарифів, встановлених на випадок відмови пасажирів від перевезення.
<i>п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил</i> 1. Авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, виключно у разі, якщо подія, яка стала причиною загибелі або тілесного ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів на/з борт(у) повітряного судна.	<i>п. 1 Глави 1 Розділу XXVI Правил</i> 1. Авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинена загибеллю або тілесним ушкодженням пасажирів, виключно у разі, якщо подія, яка стала причиною загибелі або тілесного ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів на/з борт(у) повітряного судна.

ЗАКОН УКРАЇНИ**Про перевезення пасажирів**

Цей Закон визначає основні засади господарської діяльності у сфері перевезення пасажирів та/або їхнього багажу та визначає гарантії здійснення та захисту прав пасажирів.

Розділ I Загальні положення**Стаття 1. Визначення термінів**

1. У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:

1) договір перевезення пасажирів – договір, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення на умовах, визначених сторонами, закріплених транспортними статутами та кодексами, правилами перевезень пасажирів, 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 - його провезення;

2) інформаційно-диспетчерська служба - суб'єкт господарювання, що надає інформаційні послуги щодо диспетчерського управління з перевезень таксі та включений до реєстру інформаційно-диспетчерських служб;

3) замовник перевезення - юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів;

4) запізнення - різниця між часом, коли пасажир повинен був прибути до місця призначення згідно з опублікованим розкладом, і часом його/її фактичного або очікуваного прибуття;

4) квиток - проїзний документ встановленої форми, який засвідчує укладання договору між перевізником та пасажиром, оплату вартості проїзду надає право пасажирові на одержання транспортних послуг;

5) організатор регулярних перевезень – в залежності від виду перевезення (територіальності сполучення) – Мінінфраструктури, обласні та районні держадміністрації, виконавчий орган місцевої ради об'єднаної територіальної громади сіл, селищ, міст;

6) пасажир – фізична особа, яка уклала договір перевезення з перевізником, або в інтересах якої укладено такий договір і яка споживає надавані перевізником послуги з перевезення. Права пасажирів як споживачів

послуги з перевезення забезпечено нормами транспортного законодавства та Закону України «Про захист прав споживачів» в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства;

7) перевізник - фізична особа-підприємець або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі перевезення пасажирів та/або їхнього багажу у відповідності до ліцензійних вимог на підставі ліцензії, виданої уповноваженим органом державної влади в сфері регулювання перевезень пасажирів; учасник договору, з яким пасажир уклав угоду на перевезення, або група послідовних перевізників, які несуть відповідальність за перевезення на основі цього договору;

8) перевезення – доставка пасажирів від пункту відправлення до пункту призначення;

9) посередник у сфері організації та/або здійснення перевезення пасажирів – фізична особа-підприємець або юридична особа, яка організовує або сприяє організації здійснення перевезення пасажирів (агент з бронювання та продажу квитків, каса, торговець квитками, інформаційно-диспетчерська служба, туристичний оператор, тощо);

10) продавець квитків - будь-який продавець квитків, який укладає транспортні договори на перевезення пасажирів і продає квитки від імені перевізника або від власного імені;

11) «проїзний квиток» або «абонемент» - квиток на необмежену кількість поїздок що надає уповноваженому володільцю право на поїздки залізницею за певним маршрутом або в рамках певної мережі протягом визначеного періоду;

12) споживач – фізична особа, яка має намір укласти договір перевезення пасажирів або уклала такий договір;

13) стиковочний рейс – рейс, наступний за рейсом, розпочатим з початкового пункту відправлення пасажирів, і з якого має продовжитися мандрівка пасажирів в напрямку пункту його прибуття;

14) таксі – транспортний засіб, за допомогою якого надаються послуги з перевезення пасажирів в режимі «таксі» (індивідуальне перевезення пасажирів на замовлення за обраним ним маршрутом), інформація про експлуатанта якого внесена до єдиного державного реєстру суб'єктів підприємницької діяльності;

15) транспортний засіб загального призначення - транспортний засіб, призначений для перевезення пасажирів;

16) укладання договору перевезення пасажирів – досягнення сторонами договору перевезення пасажирів (перевізником і пасажиром) згоди з усіх істотних умов договору. Доказом укладання договору перевезення пасажирів може бути: письмовий договір, квиток, вчинення конклюдентної дії (посадка

в транспортний засіб, який здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом);

17) фактичний перевізник - «заступник перевізника», перевізник, який не укладав договір з пасажиром, але якому перевізник, як сторона договору, частково або повністю довірила виконання перевезення пасажирів.

Стаття 2. Сфера дії

Цей Закон регулює відносини між перевізниками, інформаційно-диспетчерськими службами, замовниками перевезень пасажирів таксі, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирів, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами - суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність транспорту та безпеку перевезень, посередниками у сфері організації перевезень пасажирів.

Цей Закон регулює відносини з перевезення пасажирів повсюджуються на всі види перевезень пасажирів будь-якими без виключення видами транспорту, гужевим, мото-, вело-, індивідуальним електро- транспортом, включно, які здійснюються суб'єктом підприємницької діяльності.

Цей Закон розповсюджується також на випадки взяття на себе державою чи органами місцевого самоврядування зобов'язань покриття витрат перевізників на здійснення обслуговування з перевезення пасажирів на безкоштовній основі.

Стаття 3. Правове регулювання перевезень пасажирів

Відносини між пасажирів, перевізниками, замовниками, організаторами, посередниками регулюються на основі укладених договорів та актів законодавства, якими врегульовано правовідносини у сфері організації та здійснення перевезень пасажирів.

Умови договорів, якими обмежуються права пасажирів у порівнянні з відповідними положеннями нормативно-правових актів є нікчемними.

Стаття 4. Вимоги до перевізника

Перевізник здійснює свою діяльність у відповідності до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» та ліцензійними умовами, що затверджуються Кабінетом Міністрів України, актів транспортного законодавства, якими врегульовано діяльність перевізника та порядку обслуговування пасажирів (транспортних статутів та кодексів, Правил перевезення пасажирів та багажу на різних видах транспорту, правил експлуатації транспортних засобів), Закону України «Про захист прав споживачів», в частині, не врегульованій актами транспортного

законодавства, законодавства в сфері безпеки експлуатації транспортних засобів за видами транспорту та договору, укладеному між ним і пасажиром.

У випадку допуску перевізника до обслуговування з перевезення пасажирів на певному маршруті на підставі результатів конкурсу, його діяльність має здійснюватися у відповідності до умов конкурсного відбору.

Безпека перевезень пасажирів є основним критерієм належного виконання договору перевезення пасажирів перевізником.

Перевізник зобов'язаний виконувати всі перевезення, визначені в розкладі, крім випадку, якщо цьому перешкоджають обставини, яким він не може запобігти і наслідків яких він не може уникнути.

Перевізник зобов'язаний здійснювати перевезення від свого імені, на свою відповідальність та за свій рахунок.

Стаття 5. Вимоги до транспортних засобів

Перевезення пасажирів допускається лише сертифікованими для здійснення перевезень пасажирів транспортними засобами, які відповідають вимогам безпеки, встановленим відповідними актами законодавства та пройшли передрейсовий технічний огляд та контроль.

Експлуатація транспортних засобів, які не відповідають вищезазначеним вимогам заборонена.

Стаття 6. Вимоги до персоналу управління транспортними засобами

До управління транспортними засобами допускаються водії, пілоти, машиністи, капітани та члени їх екіпажів, в здоровому та тверезому стані, в тому числі у відповідному вимогам законодавства здоровому психічному стані.

Допуск до управління та управління транспортними засобами в стані хвороби, стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, за ознак психічного розладу чи в нервовому стані заборонені.

Стаття 7. Права пасажирів

Як споживач транспортної послуги з перевезення, що обрав діяльність перевізника для здійснення свого права на вільне пересування, пасажир має право:

- на дотримання прав людини;
- на повагу до людської гідності;
- на здійснення особистих немайнових прав та недопущення їх безпідставного незаконного обмеження чи порушення;
- на доступність перевезення на недискримінаційній основі;

- на безпеку;
- на мобільність та доступність;
- бути доставленим до пункту призначення, а у випадку затримки доставки пасажирів на його вибір – доставки до пункту прибуття чи пункту відправлення пасажирів;
- на належне виконання перевізником своїх обов'язків, умов договору перевезення пасажирів;
- на повну, достовірну та об'єктивну інформацію про умови договору (інформацію про перевізника; пункт та час відправлення; пункт та час прибуття; вартість проїзду; вид, тип, характеристики транспортного засобу, його комфортність, включаючи забезпечення температурного режиму: особливостей опалення, кондиціонування; наявність та характеристики вбиралень, тощо);
- на інформацію про безпеку перевезення;
- на надання медичної допомоги;
- на чистоту та відповідність транспортного засобу санітарно-гігієнічним вимогам;
- на задоволення потреби в користуванні туалетом;
- на сприяння у здійсненні перевезення;
- на допомогу у випадку тривалої затримки відправлення рейсу, неможливості здійснення перевезення в тому числі з причин, які не залежать від перевізника (забезпечення питною водою, харчуванням, готелем та трансфером). Особливості допомоги на різних видах транспорту визначаються Правилами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту;
- на відмову від договору і повернення вартості коштів за перевезення до моменту початку виконання договору перевезення пасажирів крім плати за оформлення перевезення за тарифам перевізника, якщо умовами договору передбачена можливість такого повернення;
- на відмову від договору і повернення сплачених за перевезення коштів без втрати у випадку істотного порушення перевізником умов договору (скасування, перенесення, затримка понад годину, а на повітряному транспорті, - згідно Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу);
- на повернення сплаченої вартості проїзду у випадку скасування перевезення. Забороняється відмова у поверненні пасажирів сплаченої вартості проїзду і примус до перенесення дати проїзду. За домовленістю сторін допускається зміна дати перевезення чи перенесення на майбутнє узгодження дати перевезення без повернення вартості квитка. При тому, право пасажирів відмовитися від перевезення і отримати сплачену вартість проїзду можливе в будь-який момент початку здійснення перевезення. У випадку припинення договору перевезення пасажирів з причин, які не залежать від сторін, пасажир має право на повернення вартості проїзду, пропорційній непройденому відрізку шляху;

- якщо завершення поїздки неможливе з підстав, які не залежать від перевізника (стихійне лихо, погодні умови, надзвичайний чи воєнний стан, обмеження руху певною територією на підставі рішень органів державної влади), пасажир має право на безкоштовну доставку до місця відправлення, якщо інше не витікає з обстановки та не слідує з рішень та вказівок органів державної влади та їх представників;
 - на інформування перевізником про форми, способи та порядок захисту прав пасажирів;
 - бути почутим (на наявність засобів комунікації з перевізником та інформації щодо них, фіксації звернень пасажирів до перевізника сертифікованим інформаційним реєстратором); на задоволення законних вимог пасажирів та вжиття всіх можливих заходів перевізником, спрямованих на забезпечення прав пасажирів;
 - на відшкодування шкоди у повному обсязі чи за вибором пасажирів отримання компенсації у випадку скасування, перенесення, затримку рейсу з вини перевізника (крім випадків, коли перевізник вжив всіх можливих заходів, спрямованих на недопущення зазначених порушень чи за умов дії обставин непереборної сили, включаючи страйки, рішення органів державної влади, якими обмежується рух; у випадку вжиття перевізником заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажирів);
 - на захист порушених прав.
- Проїзд дітей, які не досягли 14-ти річного віку без супроводу батьків, опікунів, чи їх довірених осіб не допускається, крім випадку:
- проїзду дітей віком з 10 років у міському сполученні;
 - проїзду дітей шкільного віку до загальноосвітніх навчальних закладів у сільській місцевості та повернення їх додому;
 - дітей, незалежно від віку за обставин, передбачених абз.12 ч. 2 ст. 8 цього Закону.

Особливості здійснення зазначених в цій статті прав пасажирів та їх захисту можуть встановлюватися правилами перевезення пасажирів на відповідних видах транспорту.

Розділ II Гарантії прав пасажирів

Стаття 8. Організаційні, правові та економічні гарантії прав пасажирів

Держава сприяє створенню умов належного дотримання прав пасажирів та здійснення ними своїх прав.

Охорона, здійснення та захист прав пасажирів забезпечується діяльністю органів державної влади, в тому числі організаторами регулярних перевезень у сфері регулювання правовідносин з перевезення пасажирів, створення організаційних та правових гарантій прав пасажирів, в тому числі шляхом:

- нормативно-правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів на різних видах транспорту, яке визначає права пасажирів та

обов'язки перевізника та критерії належного виконання договору перевезення пасажирів;

- нормативної заборони безпідставної незаконної відмови пасажирів у здійсненні перевезення;
- допуску диспозитивного автономного регулювання правовідносин між перевізниками та пасажирів в частині та мірі, яка не протирічить нормативним приписам забезпечення прав пасажирів;
- створення вимог щодо забезпечення безпеки руху та безпеки експлуатації транспорту;
- створення конкурентного середовища у сфері перевезення пасажирів;
- створення нормативних вимог (в т.ч. ДБН та СНіП) та передумов для формування належної транспортної інфраструктури, яка має забезпечувати право маломобільної категорії населення (пасажирів) на мобільність (осіб з інвалідністю, вагітних, батьків з дитячими колясками, дітей, людей похилого віку);
- ліцензування діяльності перевізників з перевезення пасажирів;
- визначення перевізника, який здійснює обслуговування з перевезення пасажирів за певним маршрутом у міському та приміському сполученні на умовах конкурсного відбору;
- формування вимог до транспортних засобів та їх сертифікації;
- організації перевезень пасажирів за маршрутами;
- заборони перевізникам здійснювати примусову висадку пасажирів, які не сплатили вартість проїзду при перевезеннях у приміському та міжміському сполученні на маршруті слідування транспортного засобу. Стягнення вартості проїзду та штрафу (у випадку, якщо він передбачений на відповідному виді транспорту) допускається в добровільному та примусовому порядках (за участю співробітників національної поліції);
- заборони примусової висадки дітей на маршруті слідування транспортного засобу, які здійснюють проїзд без супроводу дорослих та не сплатили вартість проїзду незалежно від виду сполучення (крім випадку примусової висадки дитини, яка загубилася чи втекла з-під нагляду батьків, опікунів, піклувальників, родичів чи інших осіб, яким було довірено нагляд за дитиною шляхом передачі такої дитини співробітникам національної поліції). Оплата вартості проїзду таких дітей здійснюється батьками за зверненням перевізника. Органи національної поліції фіксують факт здійснення проїзду дитиною та сприяють перевізнику у задоволенні його вимог батьками;
- узгодження справедливих тарифів на здійснення перевезень за окремими маршрутами;
- заборони самовільного підвищення тарифів, якщо існує нормативна вимога узгодження їх з органами місцевої влади чи місцевого самоврядування. Також заборонене економічно не обґрунтоване зниження тарифу на перевезення нижче собівартості перевезення, що є проявом недобросовісної конкуренції і має на меті монополізацію ринку перевезень пасажирів за певним маршрутом чи у певному напрямку;

- організації та фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів;
- дотацій з державного та місцевого бюджетів на покриття збитків діяльності перевізників, які обслуговують державні та місцеві соціальні програми забезпечення перевезень пасажирів;
- запровадженням страхування пасажирів на транспорті (відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю пасажирів) у відповідності до Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України 14.08.1996р. № 959. Розмір страхової суми для кожного застрахованого становить 100.000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
- притягнення перевізника до цивільно-правової відповідальності та відшкодування ним завданої шкоди у повному обсязі за пряму шкоду, завдану пасажирові невиконанням чи неналежним виконанням договору перевезення пасажирів, в т.ч. затримкою доставки пасажирів, затримкою доставки, псування чи втрати багажу.

Стаття 9. Інформування пасажирів про їхні права

Перевізники, продавці квитків, агенти, посередники, турагенти та туроператори до моменту продажу квитка повинні інформувати пасажирів про їхні права і обов'язки, передбачені у цьому Законі, транспортних статутах та кодексах, правилах перевезення пасажирів відповідними видами транспорту.

Для дотримання цього зобов'язання про надання інформації допускається посилання на офіційні сайти, на яких розміщено відповідні правила.

Стаття 10. Договір перевезення пасажирів

Договір перевезення пасажирів є підставою виникнення правовідносин між перевізником та пасажиром.

Договір надає пасажирові право користуватися послугами, оголошеними перевізником чи правилами перевезення пасажирів, а також додатковими послугами, доступними для населення.

Договір перевезення пасажирів включає перевезення багажу.

До моменту укладання договору перевезення пасажирів правовідносини між споживачем (особою, що має намір укласти договір перевезення пасажирів) та перевізником урегульовуються нормами транспортного законодавства та Закону України «Про захист прав споживачів».

Моментом укладання договору перевезення пасажирів є момент досягнення сторонами (пасажиром та перевізником) згоди з істотних умов договору (пункт та час відправлення, пункт та час прибуття, маршрут слідування, відомості про тип транспортного засобу та його характеристики, вартість проїзду): придбання проїзного квитка, а при перевезеннях у міському та приміському сполученні, - входження до салону транспортного засобу.

Квиток є доказом укладання договору. Окрім відомостей щодо істотних умов договору він має містити інформацію про страховика та суму страхового покриття.

Нормативи, закріплені в актах транспортного законодавства щодо перевезення пасажирів відповідними видами транспорту є умовами договору перевезення пасажирів. Умови договору, узгоджені сторонами самостійно, не можуть погіршувати правове становище пасажирів у порівнянні з нормативними умовами договору.

Умови договору, визначені сторонами, якими перевізник звільняється чи обмежується у несенні відповідальності перед пасажиром є нікчемними.

Допускається розірвання договору на вимогу пасажирів у будь-який момент до початку виконання договору перевезення. Сума сплачених коштів, яка підлягає поверненню пасажирів, визначається з вирахуванням витрат перевізника на оформлення договору. Допускається визначення суми вирахування пропорційно часу, який залишився до початку виконання договору, що визначається правилами перевезення пасажирів на відповідному виді транспорту.

Особливості укладання, виконання та розірвання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом визначаються Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу.

Стаття 11. Перевезення багажу

Договором про перевезення багажу перевізник зобов'язується перед відправником багажу доставити багаж до пункту призначення і видати уповноваженим на отримання багажу особі.

Договір вважається укладеним з моменту прийняття перевізником багажу до перевезення.

Як правило, багаж відправляється лише при пред'явленні дійсного транспортного квитка. Однак, тарифи можуть передбачати можливість відправлення багажу без пред'явлення дійсного транспортного квитка за підвищеною транспортною ціною.

Багаж має здаватися з оголошеною цінністю.

Багаж вважається втраченим, якщо він не виданий протягом 20 діб з моменту настання строку його видачі.

Відшкодування вартості втраченого багажу визначається виходячи з оголошеної цінності чи дійсної вартості, якщо таку можливо встановити.

Відшкодування вартості пошкодженого багажу визначається виходячи з оцінки зниження його вартості (цінності).

У випадку, якщо пасажир не оголосив вартість багажу – має бути застосований принцип компенсації вартості багажу з розрахунку 500 грн. за 1 кг багажу.

Необхідною умовою відповідальності перевізника за втрату чи пошкодження багажу є його вина.

Незалежно від вини перевізника, у випадку втрати чи гибелі багажу перевізник виплачує пасажирові компенсацію «на необхідні потреби» у розмірі не менше 1200 грн. не пізніше 2-х годин після спливу 2-х годин після виявлення відсутності багажу.

За прострочку доставки багажу передбачається штраф, який сплачується перевізником пасажирові у розмірі:

- 5% провізної плати при затримці менше 2 годин;
- 10% провізної плати при затримці від 2 до 4-х годин;
- 15% провізної плати при затримці від 4-х до 24 годин;
- 20% провізної плати при затримці від 24 до 48 годин;
- 25% провізної плати при затримці, що перевищує 48 годин.

Крім сплати штрафу перевізник відшкодовує пасажирові витрати, пов'язані з поверненням йому багажу у випадку затримки його доставки.

Розмір відшкодування збитків, завданих пасажирові втратою чи загибеллю багажу зменшуються на суму сплачених перевізником пасажирові компенсацій «на необхідні потреби».

Перевізник не відповідає за втрату, псування чи пошкодження ручної поклажі, крім випадку, коли аварією чи пригодою, які відбулися з його вини, завдано такої шкоди.

Стаття 12. Представники та посередники

Торговці квитків, агенти, посередники з продажу, туроператори та турагенти є комерційними представниками перевізника. Результатом їх діяльності є встановлення правового зв'язку між перевізником і пасажирові.

Посередники не несуть відповідальності перед пасажирові за здійснення перевезення перевізником та його наслідки крім випадку надання ними замовникам чи пасажирові недостовірної інформації попри достовірність інформації, наданої їм перевізниками.

Стаття 13. Доступність

Перевізники, вокзали, порти, пристані, вокзали, аеропорти через дотримання Технічних умов експлуатаційної сумісності для осіб з обмеженою рухливістю забезпечують доступ для осіб з обмеженою рухливістю до вокзалів, перонів, рухомого складу потягів і іншого обладнання, літаків, автобусів, суден на недискримінаційній основі.

За відсутності технічного пристосування та наявності обладнання адміністрації портів, вокзалів, аеропортів, автостанцій та перевізники мають усіляко допомагати особам з обмеженою рухливістю у здійсненні ними пересування (користування транспортом).

Стаття 14. Особливості перевезення пасажирів у міжнародному сполученні

Перевезення пасажирів у міжнародному сполученні регулюється, окрім актів національного законодавства у сфері правового регулювання перевезень пасажирів, чинними міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Перевізник зобов'язаний здійснювати перевірку документів, в тому числі належним чином оформлених віз відповідно до вимог країни місця призначення або транзиту та інших документів, необхідних для подорожі. У разі відсутності будь-якого необхідного для подорожі документа перевізник зобов'язаний не допустити пасажирів до перевезення. У такому випадку вважається, що пасажир добровільно відмовився від перевезення.

Пасажир відповідає за одержання всіх необхідних для подорожі документів, зокрема віз, дозволів, довідок тощо, а також за виконання вимог законодавства щодо виїзду, в'їзду, транзиту країни відправлення, прибуття та транзиту.

Перевізник не відповідає за наслідки недотримання пасажиром вимог законодавства країн відправлення, прибуття та транзиту або відсутності у пасажирів необхідних для подорожі документів.

На вимогу перевізника чи уповноважених державних органів пасажир має пред'явити усі документи на виїзд, в'їзд, транзит, в тому числі щодо стану здоров'я та інші документи, що вимагаються застосовуваними законами.

Перевізник має право відмовити в перевезенні пасажирів, який не виконав застосовуваних законів або документи якого не оформлено належним чином.

Стаття 15. Допомога у випадку анульованої чи затриманої відправки

Для поїздки, що має передбачену тривалість понад 3 години, у випадку анулювання чи затримки відправки з пункту відправки більш, ніж на 90 хвилин, перевізник безкоштовно пропонує пасажирів:

а) закуски, страви чи напої в обґрунтованій кількості з урахуванням часу очікування чи затримки, за умови, що вони доступні в транспортному засобі чи на станції (аеропорті, вокзалі, порту, пристані, тощо) або можуть бути доставлені;

б) номер у готелі або інше житло, а також допомогу в забезпеченні транспортування між станцією та місцем проживання у випадках, коли стає

необхідним проживання протягом однієї чи більшої кількості ночей. Для кожного пасажирів перевізник може обмежити загальну вартість проживання, не враховуючи транспортування від/до станції та місця проживання, до 500 грн. за ніч і максимально до 2 ночей.

Застосовуючи цю статтю, перевізник приділяє особливу увагу потребам осіб з обмеженою рухливістю та осіб з обмеженою рухливістю, а також супроводжуючих осіб.

Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу може передбачатися особливий порядок надання допомоги пасажирові у разі відмови у перевезенні пасажирів проти його волі чи анульованої чи затриманої відправки.

Стаття 16. Права пасажирів у випадку анулювання чи затримки рейсу, зміну розкладу рейсу, поломки транспортного засобу на маршруті (шляху слідування)

Якщо перевізник обґрунтовано очікує, що регулярний рейс буде анульовано або затримано його відправку з пункту відправлення більш, ніж на 120 хвилин, або у випадку перевищення бронювання, пасажирові негайно пропонується вибір між:

а) продовженням поїздки або зміною маршруту до кінцевого пункту призначення без стягнення додаткової плати та за умовами, подібними до передбачених у договорі перевезення, при найпершій можливості;

б) відшкодуванням вартості квитка та, де це доцільно, послугою безкоштовного повернення до першого пункту відправки відповідно до договору перевезення при найпершій можливості.

Якщо перевізник не пропонує пасажирові вибір, зазначений у частині 1, пасажир має право на компенсацію в розмірі 50 % вартості квитка, крім відшкодування, зазначеного в пункті б) частини 1 цієї статті. Ця сума сплачується перевізником протягом 1 місяця після подання запиту на одержання компенсації.

Якщо під час поїздки (перевезення) транспортний засіб виходить з ладу, перевізник забезпечує або продовження рейсу іншим транспортним засобом з місця розташування транспортного засобу, який вийшов з ладу, або перевезення з місця його розташування відповідного пункту очікування чи станції (вокзалу, порту, аеропорту, тощо), звідки буде можливим продовження поїздки. Залучення перевізником до виконання перевезення іншого перевізника породжує між ними представницькі відносини. Відповідальність за виконання договору перевезення перед пасажиром несе основний перевізник, з яким пасажир уклав договір перевезення.

На повітряному транспорті у разі неможливості виконання рейсу до пункту призначення через неможливість здійснення цього з об'єктивних

причин (дія обставин непереборної сили, погодні умови, закриття повітряного простору, тощо) перевізник здійснює доставку пасажирів до дозволеного аеропорту та забезпечує трансфер (доставку) до місця призначення пасажирів, обумовленого в договорі. Підстави, порядок та особливості виконання цього обов'язку перевізника врегульовано Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу.

Виплата відшкодування, передбачена в пункті б) частини 1 цієї статті виконується протягом 14 днів перевізником самостійно, що не виключає можливості пасажирів звернутися до перевізника із запитом чи претензією про виплату зазначених сум.

Виплата покриває повну вартість квитка за ціною, за якою його було придбано, за ту частину або частини поїздки, які не було реалізовано, а також за частину чи частини поїздки, які вже було виконано, якщо поїздка більше не слугує цілям, які були пов'язані з первинним планом подорожі пасажирів. У випадку проїзних документів або сезонних квитків виплата дорівнює пропорційній частині повної вартості проїзного документа чи квитка.

Відшкодування виплачується в грошових коштах, якщо пасажир не погоджується на іншу форму відшкодування.

У випадку зміни розкладу рейсу перевізник повинен інформувати про це пасажирів через всі доступні йому засоби комунікації (в тому числі повідомлення СМС на мобільний телефон, мобільні месенджери, електронну пошту), включаючи оголошення на своєму офіційному сайті, засоби інформування на станціях, аеропортах, портах, вокзалах, тощо. Повідомлення повинне бути зроблене українською мовою. Допускається дублювання інформації англійською мовою чи мовою, володіння якою зазначене пасажиром при укладанні договору перевезення пасажирів.

Положення правил, включаючи правил перевізників про обов'язок пасажирів самостійно слідкувати за змінами розкладу є нікчемними.

У разі виконання перевізником, його представниками, агентами вимог положень ч. 7 цієї статті Закону, аргументи пасажирів на не ознайомлення з інформацією, в тому числі через відсутність володіння українською мовою є безпідставними та не мають юридичного значення.

Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу може передбачатися особливий порядок задоволення вимог пасажирів у випадку анулювання чи затримки рейсу, зміну розкладу рейсу.

Стаття 17. Наслідки невиконання чи неналежного виконання договору перевезення пасажирів перевізником

У випадку порушення зобов'язання перевізником настають правові наслідки, встановлені договором або законом, зокрема:

1) припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови від зобов'язання пасажиром, якщо це передбачено умовами договору, або розірвання договору. Підстави та порядок відмови від договору чи розірвання договору передбачено актами транспортного законодавства, зокрема, правилами перевезення пасажирів відповідними видами транспорту;

2) зміна умов зобов'язання;

3) сплата неустойки;

4) відшкодування збитків та моральної шкоди.

У випадку порушення перевізником умов договору, що викликало порушення прав пасажирів, перевізник несе відповідальність перед пасажиром:

а) за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів;

б) за порушення умов договору, що викликало порушення прав пасажирів, зокрема: за затримку рейсу, затримку доставки пасажирів, багажу, безпідставну відмову пасажирів у перевезенні.

За будь-яких обставин, у випадку скасування чи затримки рейсу, затримки під час слідування маршрутом, в тому числі викликаній поломкою транспортного засобу, перевізник зобов'язаний вжити всіх можливих заходів, спрямованих на організацію якнайшвидшої доставки пасажирів за місцем призначення, чи за його вибором до місця відправки.

У випадку скасування рейсу перевізник зобов'язаний організувати доставку пасажирів іншим найближчим рейсом за наявності вільних місць. У цьому випадку, а також у випадку затримки рейсу (крім підстав, передбачених ст. 13 цього Закону), перевізник також сплачує штраф (компенсацію) пасажирів у розмірах, встановлених транспортними статутами та кодексами, правилами перевезення пасажирів на відповідному виді транспорту.

У разі відмови від перевезення чи розірвання договору на вимогу пасажирів, він зобов'язаний негайно повідомити про це перевізника шляхом інформування його доступними засобами комунікації, чи шляхом звернення до каси з продажу квитків.

Перевізник повинен повернути повну вартість невикористаного квитка (його частини) у випадку відмови пасажирів від продовження перевезення незалежно від причин затримки рейсу, якщо рейс перенесено більше ніж:

- на повітряному та морському транспорті – 5 годин;
- на залізничному транспорті, автомобільному та річковому транспорті – 2 години.

Повернення вартості квитка здійснюється за зверненням пасажирів на його вибір, шляхом: звернення до каси, яка здійснює продаж квитків перевізника, представника перевізника, звернення в електронній формі за формою на офіційному сайті перевізника.

Умова перевізника, що для повернення вартості квитка пасажир повинен звернутися виключно за місцем придбання квитка є нікчемною.

У випадку скасування рейсу перевізником за договором перевезення пасажирів, укладеним в електронній формі, повернення вартості квитка, включаючи суми компенсацій (якщо скасування мало місце у строки, за яке правилами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту передбачена виплата таких компенсацій), здійснюється перевізником шляхом перерахування зазначених сум (коштів) на рахунок пасажирів, з якого здійснювалася оплата вартості квитка самостійно без звернення пасажирів. Це не виключає права пасажирів звернутися з вимогою до перевізника про повернення зазначених коштів.

Не втрачаючи права на перевезення, пасажир може вимагати від залізничного чи автомобільного перевізника відшкодування за запізнення, якщо він або вона запізнюються між місцем відправки та місцем прибуття, зазначеними у квитку, крім випадків, передбачених ст. 21 цього Закону (звільнення перевізника від відповідальності).

Мінімальні відшкодування з причини запізнення є такими:

а) 25% вартості квитка в разі запізнення потягу на час від 60 хвилин до 119 хвилин;

б) 50% вартості квитка в разі запізнення потягу на 120 хвилин та більше.

На повітряному, морському та річковому транспорті суми компенсацій за затримку рейсу чи запізнення доставки пасажирів, скасування рейсу, передбачені відповідними статутами та кодексами та правилами перевезення пасажирів відповідними видами транспорту.

Стаття 18. Відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів

Відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, визначається відповідно до глави 82 Цивільного Кодексу України, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

Транспортними статутами та кодексами, правилами перевезення пасажирів відповідними видами транспорту можуть передбачатися підстави, умови та порядок несення відповідальності перевізником, зокрема:

- несення відповідальності лише за каліцтво чи загибель пасажирів;
- несення відповідальності незалежно від вини, крім випадку протиправних дій третіх осіб чи умислу потерпілого;
- встановлення меж цивільно-правової відповідальності перевізника незалежно від вини та в повному розмірі – на основі визначення вини перевізника.

Стаття 19. Авансові платежі

У випадку каліцтва чи загибелі пасажирів перевізник сплачує невідкладно і в жодному разі не пізніше трьох діб після ідентифікації фізичної особи, що має право на відшкодування збитків, будь-які авансові платежі, необхідні для покриття нагальних економічних потреб, пропорційно шкоди, якої зазнала особа.

Без шкоди частині 1 ст. 8 цього закону, авансовий платіж не може бути меншим за 50.000 грн на пасажирів у випадку його смерті, а у випадку каліцтва – не менше сум, необхідних на надання медичної допомоги чи лікування потерпілого, але в будь-якому разі не менше 5.000 грн. При цьому надміру сплачені суми підлягають поверненню.

Сплата авансового платежу не є сама по собі визнанням відповідальності, і він може бути повністю вирахований з суми, сплаченої раніше на підставі цього Закону у випадку, коли шкода була завдана внаслідок недбалості або з вини самого пасажирів, або якщо особа, якій було виплачено авансовий платіж, не мала права на його отримання.

Стаття 20. Відповідальність перевізника за затримку рейсу, затримку доставки, відмову пасажирів у перевезенні

За затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирів штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), правилами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту, якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажирів.

У випадку запізнення пасажирів на стиковочний рейс внаслідок затримки його доставки перевізником, останній пропонує доставку його до місця призначення іншим рейсом, в т.ч. шляхом залучення іншого перевізника, забезпечуючи у разі необхідності допомогу пасажирів, передбачену ст. 15 цього Закону, якщо доставка пасажирів на всьому маршруті слідування, включаючи пересадку на стиковочний рейс, була обов'язком одного перевізника.

Якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирів завдані збитки, крім випадків, передбачених ст. 21 цього Закону.

У випадку відмови пасажирові у перевезенні проти його волі (крім випадку порушенням ним умов договору, порушення громадського порядку, наявності заразних та/чи вірусних захворювань (в тому числі за наявності явних ознак такого захворювання), що ставить під загрозу життя чи здоров'я інших пасажирів), перевізник сплачує йому компенсацію, розмір якої визначається правилами перевезення пасажирів відповідними видами транспорту.

Стаття 21. Підстави звільнення перевізника від відповідальності

У випадку завдання шкоди пасажирові каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира (загибель пасажира), перевізник звільняється від відповідальності лише за умови вини потерпілого (в тому числі умислу чи невиконання вимог командира, капітана, водія та/чи членів екіпажу, які стосувалися забезпечення безпеки перевезення) чи протиправних дій третіх осіб, випадку, дії обставин непереборної сили (якщо завдання шкоди зумовлено дією даних обставин). На окремих видах транспорту можуть закріплюватися винятки з цього правила.

У випадку завдання матеріальної шкоди майну потерпілого (багажу, ручної поклажі) – якщо перевізник доведе, що шкоди завдано не з його вини; дії обставин непереборної сили чи випадку.

У випадку затримки рейсу, затримки доставки пасажира чи скасування рейсу, перевізник звільняється від відповідальності за однієї чи кількох умов:

- дія обставин непереборної сили (в т.ч. несприятливі погодні умови, що створюють небезпеку перевезення; проведення антитерористичних операцій, обмеження пересування в умовах об'явлення воєнного положення чи надзвичайного стану);
- рішення компетентних органів, в тому числі безпеки руху, управління рухом, що мали наслідком затримку, обмеження чи заборону руху в певних напрямках чи в певний період;
- страйк персоналу перевізника, чи обслуговуючого транспортну інфраструктуру, в т.ч. диспетчерів;
- усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів;
- вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажира;
- надання медичної допомоги чи рятування людини (як пасажира, так і особи, яка не є пасажиром);
- якщо затримка рейсу чи доставки пасажира зумовлена обставинами, незалежними від волі перевізника (в т.ч. затори на автомобільних дорогах; пріоритетність проїзду потягів, що зумовлено потребами рятування людей, забезпечення національної безпеки, гасіння пожеж чи ліквідації наслідків

надзвичайних ситуацій, тощо; заборонаю користування повітряним простором чи повітряним коридором, зміною графіку користування повітряним коридором, і т.п.).

Стаття 22. Обмеження прав пасажирів

Пасажир зобов'язаний дотримуватися вимог перевізника, водія, командира, капітана транспортного засобу та його екіпажу, спрямованих на забезпечення безпеки перевезення пасажирів. Ці вимоги повинні бути законними.

Безпідставне та незаконне обмеження прав пасажирів заборонене.

Обмеження прав пасажирів можливе виключно на підставі закону, в тому числі з підстав, передбачених ст. 12 Закону України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні», а також прийняття рішення відповідним державним органом щодо запобігання поширення епідемій.

Порядок здійснення прав пасажиром на окремих видах транспорту, закріплений Правилами перевезення пасажирів на різних видах транспорту, що зумовлене особливостями експлуатації цих видів транспорту та необхідністю забезпечення безпеки перевезень вважається законним обмеженням прав пасажирів.

Пасажирові заборонено без дозволу особи, яка здійснює управління транспортним засобом чи його екіпажу, персоналу: відкривання дверей, люків, тощо та покидати салон транспортного засобу до його повної зупинки крім випадків екстреної евакуації (рятування) у випадку транспортної пригоди, пожежі, терористичного акту, тощо, що загрожує безпеці життя чи здоров'ю пасажирів. Але і в такому випадку пасажир зобов'язаний виконувати вимоги членів екіпажу чи персоналу перевізника.

У випадку обмеження особистих немайнових прав пасажирів, зумовленого потребами безпеки перевезення чи особливостями технологічних особливостей експлуатації транспортного засобу, на перевізника покладається обов'язок забезпечити можливість здійснення цих прав пасажиром (в т.ч. забезпечення питною водою, харчуванням, температурним режимом, доступністю функціонуючих вбиралень, тощо).

Забороняється обмеження права пасажирів у користуванні туалетом.

Вагони потягів повинні бути обладнані туалетами, користування якими можливе незалежно від проходження потягом «санітарних зон». Заборонена експлуатація вагонів, які не відповідають зазначеним вимогам, крім випадку поломки туалету. У такому випадку повинна бути забезпечена можливість користування туалетом у сусідніх вагонах.

На автомобільному транспорті при перевезенні пасажирів у приміському та міжміському сполученні у випадку, якщо автобус не обладнаний туалетом, користування туалетами здійснюється на вокзалах та

зупинкових комплексах. При цьому пасажир зобов'язаний розраховувати свої потреби у відповідності до зазначеного вище режиму користування туалетами.

У невідкладних випадках водій зобов'язаний надати пасажирові можливість задовольнити його потребу у користуванні туалетом шляхом зупинки автобусу в дозволеному для зупинки місці. У цьому випадку відмова пасажирові заборонена.

Автомобільний перевізник звільняється від відповідальності за затримку доставки пасажирів у випадку, передбаченому ч. 9 цієї статті, якщо тривалість затримки відповідає тривалості невідкладного здійснення цим чи іншим пасажиром свого права на користування туалетом.

Обмеження права пасажирів бути перевезеними (як через відмову у здійсненні перевезення, так і шляхом висадки пасажирів з транспортного засобу) допускається за таких підстав та в наступному порядку:

- протиправна поведінка пасажирів, в т.ч. порушення громадського порядку. За таких обставин вартість квитка повертається лише у випадку не допуску пасажирів до перевезення (відмова у перевезенні) (за тарифом, який враховує витрати на оформлення квитка, повернення коштів, та з урахуванням часу, який залишився до відправлення згідно тарифу). Якщо висадка такого пасажирів мала місце під час слідування транспортного засобу за маршрутом, вартість квитка не повертається;
- стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння (визначається медичними працівниками та/чи співробітниками національної поліції), якщо це: пов'язане з порушенням громадського порядку, прав інших пасажирів (пасажирів); створює незручності чи дискомфорт іншим пасажирів у здійсненні їхніх прав, чи пов'язане із завданням їм шкоди; задає шкоди майну перевізника. Вартість квитка не повертається;
- психічний чи фізичний стан особи, наявність ознак захворювання на заразні та/чи карантинні хвороби, які: загрожують його безпеці чи безпеці інших пасажирів (в спірних моментах, якщо такий пасажир відмовляється добровільно відмовитися від перевезення, - питання вирішується за участі медичних працівників, співробітників національної поліції та представників перевізника. Критерієм є медичні протипоказання для цього чи інших пасажирів). Вартість квитка підлягає поверненню пропорційно дистанції пройденого шляху.

Стаття 23. Захист прав пасажирів

У випадку порушення прав пасажирів перевізник зобов'язаний негайно вжити заходів, спрямованих на захист прав та законних інтересів пасажирів, їх відновлення чи здійснення.

Перевізник зобов'язаний надавати допомогу пасажирові навіть у тому випадку, якщо порушення прав пасажирів чи завдання йому шкоди було наслідком дій третіх осіб, випадку чи дії обставин непереборної сили.

Жодна надана допомога чи сплата авансових платежів не становить собою визнання відповідальності перевізника.

Пасажир, право якого порушене діями чи бездіяльністю перевізника, звертається з претензією до перевізника.

Недотримання претензійного порядку вирішення спору не є перешкодою для звернення пасажирів до суду за захистом свого порушеного, оспореного чи невизнаного права та/чи законного інтересу.

Стаття 24. Скарги

Перевізники зобов'язані інформувати пасажирів про свої контактні дані та про свою робочу мову (мови).

Перевізники встановлюють механізм роботи зі скаргами щодо прав і обов'язків, передбачених цим Законом та доводять його до відома пасажирів.

Скарга має бути подана пасажиром перевізнику не пізніше шести місяців з дня виникнення обставин, які послужили підставою для скарги.

Перевізник зобов'язаний надати відповідь на скаргу пасажирів протягом одного місяця з моменту її отримання. У разі відсутності відповіді перевізника скарга вважається вирішеною на користь пасажирів.

Розділ III

Державний нагляд і контроль у сфері дотримання законодавства про перевезення пасажирів

Стаття 25. Державний нагляд і контроль у сфері дотримання законодавства про перевезення пасажирів

Нагляд за додержанням законодавства про перевезення пасажирів здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері нагляду та контролю за додержанням законодавства про перевезення пасажирів, а також іншими уповноваженими на це державними органами, зокрема, органами, на які покладено завдання забезпечення захисту прав споживачів.

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня опублікування цього Закону.

2. Кабінету Міністрів України у тримісячний строк з дня опублікування цього Закону:

привести власні нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити перегляд і приведення відповідними центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом;

забезпечити прийняття нормативно-правових актів, необхідних для реалізації цього Закону.

Додаток 4

ЗАТВЕРДЖУЮ
 перший проректор
 Запорізького національного університету
 О.Г. Бондар
 «09» червня 2020 р.


АКТ

Впровадження результатів дисертаційного дослідження
 Самойленка Георгія Валерійовича
 на тему «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення
 прав пасажирів»

на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук
 за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне
 право; міжнародне приватне право
 в навчальний процес Запорізького національного університету

Комісія у складі:

Голова:

Коломоєць Т.О., д.ю.н., професор, член-кореспондент НАПрН України,
 заслужений юрист України, декан юридичного факультету ЗНУ

Члени комісії:

Єрмоленко Д.О., д.ю.н., професор, завідувач кафедри цивільного права;

Щипанова О.О., к.ю.н., доцент, доцент кафедри цивільного права,

розглянувши матеріали дослідження, висновки та пропозиції Самойленка Г.В. за темою «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» та надані для ознайомлення публікації, зазначені в ньому, зокрема:

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

2. колективні монографії:

- 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);
 - 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).
3. наукові статті у фахових виданнях:
- Самойленко Г.В. Реалізація права особи на свободу пересування у договорі перевезення пасажирів. *Актуальні проблеми держави і права*. 2010. № 53. С. 297-302.
 - Самойленко Г.В. Зобов'язання з перевезень: цивільно-правова характеристика. *Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2010. №1. С. 67-74.
 - Самойленко Г.В. Особливості реалізації принципу свободи договору в договорі перевезення пасажирів. *Вісник ЗНУ*. 2011. № 2 (частина 2). С.84-90.
 - Самойленко Г.В. Договір перевезення: нові підходи до розуміння сутності. *Вісник ЗНУ*. 2012. № 4 (частина 2). С. 104-110.
 - 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.
 - 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.
 - 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.
 - Самойленко Г.В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. *Право і суспільство*. 2016. № 2. Ч.3. С. 72-78.
 - 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.

- 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.
- Самойленко Г.В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2018. № 2. С. 33-41.
- 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.
- 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.
- Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності*. 2018. Випуск 143 (грудень). С. 63-76.
- 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.
- Самойленко Г.В. Гарантії прав пасажирів за договором перевезення пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2019. №2. С. 34-42.
- Самойленко Г.В. Інституційне забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2019. №3-4. С. 52-61.
- Самойленко Г.В. Нормативне закріплення прав пасажирів як складник механізму їх забезпечення. *Приватне та публічне право*. 2019. Випуск № 4. С. 75-80.
- Самойленко Г.В. Права пасажирів: новітні цивілізаційні підходи та забезпечення. *ScienceRise: Juridical Science*. 2019. №4 (10). С. 25-32.

4. статті в зарубіжних наукових виданнях:

- Самойленко Г.В. Запреты и ограничения в механизме регулирования перевозок пассажиров. *Scientific Letters of Academic society of Michal Baludansky*. 2013. № 1. Р.79-82.
- Самойленко Г.В. Особенности нормативного и договорного регулирования перевозок пассажиров. *Вестник Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 4. Правазнаўства*. 2015. №1 (187). С. 45-52.
- Самойленко Г.В. Безопасность перевозок пассажиров как гражданско-правовая категория. *«Leges si Viata»*. 2018. № 5-2. С. 159-164.
- 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.

України до законодавства ЄС. *Jurnalul juridic national teorie și practică*. 2018. № 4 (32). С. 90-96.

- 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),

та інші матеріали, які додатково висвітлюють зміст дисертаційного дослідження, його результати та висновки,

цим актом стверджує, що вони:

1. були ретельно вивчені, проаналізовані, обговорені на засіданнях кафедри цивільного права, в т.ч. міжкафедральних, та впроваджені в навчальний процес, зокрема, при викладанні дисциплін «Цивільне право (загальна частина)», «Цивільне право (особлива частина)», «Проблеми правового захисту прав людини в діяльності державних органів»;

2. є корисними для науковців, викладачів, аспірантів, студентів та юристів, зайнятих у правозастосовній сфері;

3. можуть бути використані в науковій, навчальній, правотворчій та правозастосовній сферах з питань правового регулювання перевезень пасажирів, забезпечення та захисту прав пасажирів.

Голова комісії:

д.ю.н, професор,
член-кореспондент НАПрН України,
заслужений юрист України,
декан юридичного факультету ЗНУ



Т.О. Коломоєць

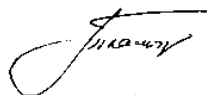
Члени комісії:

д.ю.н., професор,
завідувач кафедри цивільного права



Д.О. Єрмоленко

к.ю.н., доцент,
доцент кафедри цивільного права



М.О. Ткалич



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

вул. Львівська, 11, м. Тернопіль, 46009; тел./факс +380 (352) 475051;
www.tneu.edu.ua; rektor@tneu.edu.ua; код ЄДРПОУ 33680120

№ 126-29/844

ЗАТВЕРДЖУЮ
Перший проректор
Тернопільського національного
економічного університету
М. І. Шенкарик
« 22 » _____ 2020 р.

АКТ

впровадження результатів дисертаційного дослідження
Самойленка Георгія Валерійовича на тему
«Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав
пасажирів»
на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук
за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;
міжнародне приватне право в навчальний процес
Тернопільського національного економічного університету

Комісія у складі:

Голова:

Лукашевич-Крутник І. С., д.ю.н., доцент, завідувач кафедри цивільного
права і процесу юридичного факультету Тернопільського національного
економічного університету.

Члени комісії:

1. Слома В. М., к.ю.н., доц., доцент кафедри цивільного права і процесу,
заступник декана юридичного факультету Тернопільського національного
економічного університету;

2. Дракохруст Т. В., к.ю.н., доц., завідувач кафедри міжнародного права
та міграційної політики юридичного факультету Тернопільського
національного економічного університету,

розглянувши результати та основні положення дослідження Самойленка Георгія Валерійовича на тему «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право, дійшла наступного висновку:

1. У навчальний процес Тернопільського національного економічного університету впроваджено результати вищезазначеного дослідження. Зокрема, окремі висновки та пропозиції використано під час підготовки навчально-методичних комплексів з дисциплін «Цивільне право (загальна частина)», «Цивільне право (особлива частина)», «Міжнародне приватне право», у процесі підготовки навчальних програм, навчальної та наукової літератури.
2. Результати вищезазначеного дослідження є корисними для науковців, викладачів, аспірантів, ад'юнктів, студентів та курсантів вищих навчальних закладів, практичних працівників у галузі юриспруденції.
3. Результати вищезазначеного дослідження можуть бути використані в науковій, навчальній, правотворчій та правозастосовній сферах з питань забезпечення та захисту прав пасажирів.

Голова комісії:

завідувач кафедри цивільного права
і процесу юридичного факультету
Тернопільського національного
економічного університету



І. С. Лукасевич-Крутник

Члени комісії:

заступник декана
юридичного факультету
Тернопільського національного
економічного університету



В. М. Слома

завідувач кафедри
міжнародного права та міграційної політики
юридичного факультету
Тернопільського національного
економічного університету



Т. В. Дракохруст



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань транспорту та інфраструктури

01098, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел. 255-34-71

№ _____

" _____ " _____ 20 __ р.

Народному депутату України
Магомедову М.С.

Шановний Муса Сергєєвич!

Комітет Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, розглянувши Ваше звернення №17/01/256-20 від 04.05.2020 р., щодо пропонуваного к.ю.н., доцентом кафедри цивільного права Запорізького національного університету Самойленком Г.В. проектів законодавчого акту «Про перевезення пасажирів» та інших змін чинного законодавства у сфері забезпечення прав пасажирів та повідомляє.

Розвиток автомобільного транспорту є стратегічним напрямом державної економічної політики України, оскільки функціонування цієї галузі є необхідною передумовою забезпечення належного рівня життя населення та економічного зростання держави. Проте, на автомобільному транспорті існує ряд серйозних проблем: великий нерегульований сектор нелегальних пасажирських перевезень, неналежний рівень якості та безпеки перевезень, низькою є ефективність споживання ресурсів та високий рівень шкідливого впливу автомобільних транспортних засобів на навколишнє середовище.

Разом з цим зазначимо, що Комітет Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури та Міністерство інфраструктури України продовжує роботу щодо імплементації ряду актів законодавства Європейського Союзу (додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС), які сприятимуть підвищенню рівня безпеки на автотранспорті, створенню сприятливих умов праці для водіїв, зниженню аварійності на дорогах, підвищенню відповідальності перевізників та водіїв транспортних засобів за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту.

На виконання Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106



розроблено Проекти Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу».

Метою законопроектів є врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, відносин між автомобільними перевізниками, підприємствами технічного сервісу, замовниками, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносин з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, а також адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

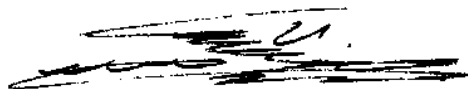
Крім того, у зв'язку з реформою децентралізації та на виконання пункту 5 доручення Прем'єр-міністра України від 18.10.2019 № 36399/0/1-19 розроблено Проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо організації пасажирських перевезень на автомобільному транспорті».

Продовжується робота над редакцією законопроекту «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення».

Частину з проектів розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua), для громадського обговорення та публічної дискусії.

Разом з тим, Комітет з питань транспорту та інфраструктури в межах компетенції й надалі буде брати активну участь у напрацюванні законодавчих змін з метою реформування системи автомобільних перевезень в Україні.

З повагою
Голова Комітету



Ю.Г. Кісель



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. М. Грушевського, 5, Верховна Рада України

№ 20/02/256-20
 Вір 01 липня 2020 р.

Самойленку Георгію Валерійовичу
 69115, м. Запоріжжя,
 Вул. Новокузнецька б. 47, кв. 104

Шановний Георгію Валерійовичу!

Висловлюю щирю вдячність за Вашу роботу та пропозиції Проектів законів у сфері забезпечення прав пасажирів, розроблених в рамках написання докторської дисертації за темою «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів», яка проводилася в рамках виконання теми науково-дослідної роботи Запорізького національного університету «Основні напрямки удосконалення законодавства України в умовах Європейської інтеграції».

Транспортне законодавство потребує удосконалення механізму правового регулювання перевезень пасажирів, орієнтованого на пасажирів, його прав та інтересів. На сьогодні законодавство ґрунтується на пріоритетності інтересів перевізника. Права пасажирів, закріплені чинним законодавством, не відповідають потреб пасажирів як споживачів транспортних послуг та об'єму прав, закріплених законодавством Європейського Союзу.

Мною було направлене звернення Голові комітету з питань транспорту та інфраструктури Кіселю Ю. Г. з проханням розглянути актуальність запропонованих проектів законів, аналізу чинного законодавства та можливості використання їх у проектній роботі. У своїй відповіді на моє звернення він зазначив, що законопроекти є корисними для удосконалення правового регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, відносин між автомобільними перевізниками, замовниками, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами, а також адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно Угоди про асоціацію України та ЄС, над чим наразі активно працює Комітет. Комітет з питань транспорту та інфраструктури в межах своєї компетенції буде брати участь у напрацюванні законодавчих змін з метою реформування системи транспортних перевезень в Україні в цілому.

Детально ознайомившись з наданими Проектами законів, можна зробити висновок, що Ваші пропозиції і зауваження щодо: невідповідності існуючого механізму забезпечення прав пасажирів та задоволення його потреб відповідному механізму, закріпленому законодавством ЄС; удосконалення законодавства в сфері забезпечення прав пасажирів, є цінними і корисними для вирішення проблемних питань та усунення недоліків чинного законодавства та будуть враховані в законопроектній роботі.

Додаток:

1. Відповідь на Депутатське звернення Голови Комітету з питань транспорту та інфраструктури Кіселя Ю. Г. – 2 арк.

**З повагою,
народний депутат України**



Магомедов М. С.



КОМУНАРСЬКИЙ РАЙОННИЙ СУД М. ЗАПОРІЖЖЯ
69104, м. Запоріжжя, вул. Європейська, 7

« 08 » червня 2020 р.

АКТ

впровадження результатів дисертаційного дослідження
Самойленка Георгія Валерійовича
на тему «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення
прав пасажирів»
на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук
за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне
право; міжнародне приватне право

Комісія у складі:

Голова:

Стомаков Е. Г.

Члени комісії:

1. *Гіт Ю. Р.*

2. *Крутикова Н. В.*

розглянувши матеріали дослідження, висновки та пропозиції Самойленка Г.В. за темою «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук цим актом засвідчує, що вони використовуються в правозастосовній діяльності, зокрема, при вирішенні спорів за договорами перевезення пасажирів та захисту прав пасажирів.

Голова комісії:

Суддя Комунарського районного суду
м. Запоріжжя

Члени комісії:

1. Суддя Комунарського районного суду
м. Запоріжжя

2. Суддя Комунарського районного суду
м. Запоріжжя

Е. Г. Стомаков
Ю. Р. Гіт
Н. В. Крутикова