

До спеціалізованої вченої ради Д 41.086.03
Національного університету
«Одеська юридична академія»
м. Одеса, 65009
вул. Фонтанська дорога, 23

ВІДГУК

**офіційного опонента Галянтича Миколи Костянтиновича,
д.ю.н., професора, член-кореспондента НАПрН України
на дисертацію Самойленка Георгія Валерійовича
за темою «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика
забезпечення прав пасажирів», подану на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 (цивільне право і
цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право)**

Цивільний кодекс України 2003 р. визначив нову еру в історії української цивілістики та нову еру в регулюванні приватних відносин. Важко переоцінити його значення для розвитку приватного права, застосування кардинального нового підходу до регулювання майнових та особистих немайнових відносин, заснованих на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників. Водночас, свобода, закріплена в засадничому принципі цивільного законодавства – принципі свободи договору виявила і інший бік такої свободи – фактичну нерівність їх учасників, особливо коли йдеться про участь слабкої сторони договору – споживача. Потреба вирівняти нерівне правове становище учасників цивільних відносин та врегулювання їх на засадах юридичної рівності потребувала застосування особливих інструментів. Одним з них стала конструкція публічного договору. Проте, і він для регулювання відносин за участю суб'єкта підприємницької діяльності та споживача виявився недостатнім. Адже публічний договір згідно ст. 633 ЦК України хоч і зобов'язує суб'єкта підприємницької діяльності укласти договір з кожним, хто до нього звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв'язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо) за відповідним товаром, роботою, послугою та визначає умови такого договору однаковими для всіх споживачів, проте, у випадку явно невігідних умов для споживача чи відсутності гарантій їх прав, - така конструкція не забезпечує мети регулювання цивільних відносин на приватно-правових засадах. Об'єктивно, що проблема має вирішуватися на основі приписів ч. 3 ст. 6 ЦК України яка визначає обов'язковість нормативно визначених умов для сторін та неможливість відступу від них.

Очікування від транспортного законодавства забезпечити права пасажирів не справилися. Тож наразі дійсно існує проблема комплексного вирішення питання забезпечення прав пасажирів за договором перевезення. Це потребує ґрунтовного наукового дослідження відносин, договірної конструкції, правовідносин, які виникли на підставі такого договору, механізму

забезпечення прав пасажирів, який включав би механізм охорони, здійснення та захисту прав пасажирів, та, звичайно, цивільно-правової відповідальності перевізника як способу захисту прав пасажирів на основі визначеної парадигми цивільно-правового регулювання відносин з перевезення пасажирів за договором та забезпечення суб'єктивних прав пасажирів.

Вади законодавства, орієнтованого на забезпечення інтересів перевізника та функціонування транспортної системи, що, безперечно є досить важливим для забезпечення публічних інтересів в перевезеннях, орієнтованість його на застарілі підходи регулювання відносин за участю транспортних організацій та пасажирів, не сприяють забезпеченості прав пасажирів. Об'єктивно, що юридичні гарантії прав пасажирів є мінімальними, як на етапі укладання договору, так його виконання та припинення. Притому, найбільш уразливими є стадії укладання, а ще більше розірвання договору, особливо коли йдеться про відмову пасажирів від договору як наслідку порушення його істотних умов.

Проблем у вирішенні цього питання додає й відсутність обґрунтованого наукового підходу до вирішення цих та інших, пов'язаних з забезпеченням прав пасажирів за договором перевезення питань, науково обґрунтованого методологічного підходу для вироблення нового концептуального підходу. Дійсно, наявні дисертаційні дослідження, здебільшого, були орієнтовані на дослідження правовідносин за окремими видами договорів перевезення різними видами транспорту. В них вирішувалися питання договору-правочину, динаміки договірних зобов'язань, визначення змісту умов згідно чинного законодавства та особливостей відповідальності сторін за договором. Дивно, але дійсно в них особливо не йшлося про захист прав пасажирів. В контексті особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника за договором цитувався зміст актів транспортного законодавства без визначення достатності санкцій правових норм для захисту прав пасажирів та забезпечення його прав від можливих порушень (запобігання та попередження порушень прав пасажирів). Значна кількість порушень прав пасажирів залишається латентною через складність процедури захисту пасажиром своїх прав.

Тому тема, обрана Самойленко Георгієм Валерійовичем є, безперечно, актуальною, як і обґрунтованість обраної теми дослідження.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації.

Ознайомлення зі змістом дослідження, авторефератом, публікаціями автора дає змогу констатувати високу ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертаційній роботі, та, що найголовніше, їх достовірність. Робота має структурно логічну будову, зумовлену об'єктом та предметом дослідження, метою та завданнями, визначеними у відповідності до поставленої мети дослідження. В ній послідовно розкриваються і питання, які відповідають поставленим завданням.

Достовірність та обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій зумовлені єдністю чинників, зокрема: аналізом широкого кола наукових праць провідних вчених-цивілістів, представників шкіл

конституційного та адміністративного права, теорії держави і права; нормативно-правових та правозастосовних актів, договорів; обраним методологічним підходом; вибором методів дослідження.

Основою методологічного підходу обрано людиноцентризм та необхідність забезпечення прав пасажирів як слабкої сторони договору перевезення у здійсненні ним права на вільне пересування на безпековій основі.

Комплексне застосування загальнонаукових та спеціальних правових методів наукового пізнання в їх єдності та взаємодії, зокрема, діалектичного, історико-правового, формально-логічного та системного аналізу, структурно-функціонального, порівняльно-правового, правового прогнозування та моделювання дозволило обґрунтовано та достовірно досягнути мети та завдань цього дисертаційного дослідження.

Констатуємо, що висновки та пропозиції, що містяться у роботі, достатньою мірою оригінальні, унікальні, достовірні.

Така характеристика змісту положень дисертаційного дослідження Самойленка Г.В. дає достатні підстави для висновку, що проведене дослідження є дійсно актуальним, воно є новим та самостійним, цілісним, системним, є результатом творчої діяльності дисертанта.

Новизна наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації Г.В. Самойленка виявляється як у самому підході до досліджуваних проблем, так і у запропонованому способі їх розв'язання. Вони дійсно є новими, самостійно сформульованими автором вперше. 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.

В роботі 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; сформовано антропологічну (людиноцентричну) парадигму права на вільне пересування при здійсненні перевезення, що базується на ідеї природних 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 (с. 34, 48, 62, 170, 212, 225).

Цінним для забезпечення прав пасажирів є обґрунтування пріоритетності права особи на безпеку як універсальної засади цивільно-правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, обґрунтування положення, 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 (с. 11, 229).

Цінним для визначення основоположних засад забезпечення прав пасажирів є визначення, 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 (с. 11, 27, 39, 63, 229).

Схвалюємо важливий висновок, який є основою для удосконалення механізму забезпечення прав пасажирів, 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 (с. 12, 286, 404).

Теоретичною та практичною цінністю характеризується аргументація необхідності 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 (с. 70-71, 407).

На позитивну оцінку заслуговує визначення дисертантом юридичних гарантій забезпечення суб'єктивних прав пасажирів як сторони договору та їх класифікація на організаційно-правові і правові, а останні 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); нормативні та договірні; за змістом: матеріальні, організаційні та процедурні; за функціональним призначенням: 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 (с. 13, 93-94).

Дисертантом удосконалено 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 (с. 13, 199, 207);

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 (с. 13, 75, 230);

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» (с. 14, 249);

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. Та 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 (с. 15, 205, 230).

Цінним в науково-теоретичному та практичному значенні є авторське визначення 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» (с. 15, 238).

Удосконалено підхід до 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 (с. 15, 130, 245).

Таким, що має наукове та практичне значення є ідея щодо необхідності нормативного визначення правового становища адміністратора цифрового мобільного додатку, який використовує такий додаток 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» (с. 16, 142).

Забезпеченню прав та інтересів пасажирів слугує 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 та впровадження цієї ідеї шляхом закріплення її 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, як і пропозиція закріплення права 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 справедливості підходу поглинання відшкодування моральної шкоди сумами компенсацій, на які погоджується пасажир без доведення вини перевізника (застосовано на повітряному транспорті) (с. 17, 373).

Дисертантом обґрунтовано наукову позицію 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) (с. 17, 395).

Як наслідок проведеного дослідження були сформульовані висновки, що містять наукову новизну та мають істотне наукове та практичне значення.

Оцінка змісту та завершеності дисертації. Структурно дисертація складається зі вступу, п'ятих розділів, поділених на дванадцять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

Структура дисертаційного дослідження повною мірою відповідає меті і

визначеним у відповідності до неї завданням дослідження, що дозволило послідовно та системно здійснити системний аналіз наукових і практичних проблем забезпечення прав пасажирів та внести пропозиції з їх вирішення на основі ґрунтовного наукового аналізу.

Роботу виконано у відповідності до плану науково-дослідної роботи Запорізького національного університету «Основні напрямки удосконалення законодавства України в умовах Європейської інтеграції» на 2015–2019 рр. (реєстраційний номер 0115U000710), 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.

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

У першому розділі автор визначає методологічні засади дослідження та характеристики правового регулювання перевезення пасажирів та забезпечення його прав.

В розділі сформульовано положення, які визначено вперше, зокрема, щодо обґрунтування необхідності 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 та сформовано антропологічну (людиноцентричну) парадигму 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 (с. 34, 48, 62, 170, 212, 225).

Заслуговує на позитивну оцінку визначення дисертантом гарантій забезпечення прав пасажирів (с. 93-94).

Цінним для забезпечення прав пасажирів є вироблення парадигми регулювання перевезень пасажирів, запропонованої дисертантом:

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 пасажира на основі концепту сучасного приватного права;

4. здійснення прав пасажира має ґрунтуватися на безпековій основі;

5. правовий статус пасажира, в тому числі окремих категорій, забезпечення його прав, допустимі обґрунтовані обмеження його прав та порядок їх здійснення повинні мати законну основу;

6. гарантії прав пасажира та інструменти впливу на поведінку учасників договору перевезення пасажира потребують нормативної регламентації з визначенням допустимих меж застосування автономного регулювання;

7. нормативне забезпечення прав пасажира, застосування форм та способів захисту його прав, особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника в контексті забезпечення прав та охоронюваних законом інтересів пасажира повинні бути результатом виваженого «компромісу» інтересів перевізника та пасажира на основі пріоритетності інтересів останнього (с. 48).

Другий розділ присвячено правовій характеристиці цивільно-правових відносин у сфері перевезення пасажирів.

У підрозділі 2.1. «Цивільно-правова характеристика відносин у сфері перевезення пасажирів» дисертантом визначається, що відносини з перевезення пасажира виникають з приводу нематеріального блага (с. 102), яке споживається пасажиром в процесі надання його перевізником і за своїм економічним змістом є послугою та обґрунтовується допустимість застосування терміну «транспортна послуга» як послуги, що надається перевізником її споживачу шляхом експлуатації місткості транспортного засобу (с. 118).

Є доведеним положення щодо представницького характеру відносин між перевізником і іншими учасниками правовідносин з перевезення пасажира (агентами з продажу квитків, турагентів, туроператорів та ін.), як таких, що діють на основі наданих їм повноважень та висновок щодо необхідності оновлення законодавства з регулювання представницьких відносин (інституту представництва) з урахуванням досвіду зарубіжних країн, в яких легалізовано конструкцію агентського договору та комерційного посередництва, запозичення (застосування) положень англо-американської доктрини інституту представництва щодо фактичного перевізника, посередників, представників, продавців квитків, туристичних операторів та агентів та обґрунтування потреби нормативного визначення зобов'язаної перед пасажиром особи і змісту таких зобов'язань (с. 130-131).

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

Заслуговує на схвалення визначення дисертантом учасників правовідношення з перевезення пасажира, якими визначено пасажира,

перевізника та інших учасників. Схвалюємо критику змісту ст. 915 ЦК України, якою перевізником визначається лише юридичну особу.

Позитивно оцінюємо також його висновок, що правове становище останніх має бути чітко нормативно визначеним, враховувати фідуціарний характер взаємовідносин між агентом і принципалом як і чіткість визначення зобов'язаною перед пасажиром особи (с. 159).

Цінним є авторський висновок щодо визначення правового становища пасажиром моментом укладання договору перевезення пасажиром (до того він є або оферентом, або акцептантом) (с. 143).

Теоретичною та практичною цінністю характеризується висновок дисертанта щодо визначення об'єктом правовідношення з перевезення пасажиром дії зобов'язаної сторони (перевізника) із задоволення потреби пасажиром у пересуванні, що є транспортною послугою, яка за правовою природою є немайновим благом (с. 150).

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

Дисертантом визначено, що 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 пасажиром 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 пасажиром; 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 (с. 188).

У підрозділі 3.2. «Позитивне та договірне регулювання перевезення пасажирів» визначено особливості позитивного регулювання, яке ґрунтується на міжнародних актах, актах цивільного, транспортного та споживчого законодавства.

Дисертантом визначено специфіку правового регулювання перевезень пасажирів, яка полягає в ґрунтуванні на основі нормативно-правового регулювання (с. 190).

Також визначається, що 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 (с. 191).

Визначено міжнародні акти правового регулювання міжнародних перевезень пасажирів за видами транспорту, а в ЄС - тріаду у регулюванні перевезень пасажирів в країнах Європи – через власне національне законодавство країн-членів ЄС, через законодавство ЄС та міжнародне право. Ці акти він визначив імперативами, 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 (с. 198).

Дисертант визначає, що 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) (с. 201).

Дисертантом визначено права пасажирів, закріплені в актах транспортного права ЄС та «додаткові» права, які витікають зі змісту Закону України «Про захист прав споживачів» (с. 202).

Визначаємо позитив аргументації, що застосування підходу

позитивного регулювання відносин із перевезення пасажирів транспортом загального користування орієнтоване на забезпечення прав пасажирів, який є «слабкою» стороною договору, фактично позбавленою можливості впливати на формування умов договору, особливо в публічних договорах про приєднання (с. 209).

В підрозділі 3.3. «Правове становище пасажирів як споживачів транспортних послуг в концепті права на безпеку» проаналізовано правове становище пасажирів відповідно до актів транспортного законодавства та встановлено, що в законодавстві змішано дві категорії: пасажирів як сторони договору і пасажирів як споживачів транспортних послуг.

Визначено момент визнання споживача транспортної послуги пасажиром та відмінність характерних ознак визначення «пасажирів» на різних видах транспорту (с. 217).

Позитивно оцінюємо авторський підхід щодо необхідності проведення «безпекової» детермінанти в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів та забезпечення прав пасажирів. В цьому контексті пропозиція закріплення права особи на безпеку в ст. 3 ЦК України, яка визначає основні засади цивільного законодавства є концептуальною (с. 224, 227-229).

Цінним в теоретичному та практичному значеннях є положення, висловлені автором щодо категорії «безпеки» пасажирських перевезень як нормативної умови діяльності транспорту через ліцензійні засоби, які передбачають вимогу забезпечення «безпеки перевезень», що прослідковується загалом в актах транспортного законодавства. Присутня вона і в актах законодавства ЄС з перевезення окремими видами транспорту. Попри те, вірно визначено, що категорії «безпеки» не надано необхідного значення: а ні в контексті права пасажирів на безпеку, а ні в контексті критерію належного виконання договору перевезення пасажирів, 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) (с. 224).

Дисертантом в обґрунтування закріплення «права на безпеку» як одного з основоположних прав людини та однієї із засад цивільного законодавства надано аргументи, 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 (с. 226-227).

Цінним є висновок, що 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 передуює і забезпечує низку інших прав особи: на здоров'я, на життя, на медичну допомогу, на

безпечно докiлля, на якiснi та безпечнi продукти харчування, тощо), то й механiзм його забезпечення повинен мати такий же «парасольковий» характер, – бути закрiпленим в загальних нормах ЦК України, в тому числi в ст. 3 ЦК України, яка визначає основнi засади цивiльного законодавства на основi визнання безпеки як концепту, одного iз елементiв концепту приватного права i конкретизований в актах спецiального транспортного законодавства (с. 227-228).

Четвертий роздiл «Поняття та цивiльно-правова характеристика договору перевезення пасажирiв», присвячено цивiльно-правовiй характеристицi договору перевезення пасажирiв та визначенню його поняття, сторiн, змiсту, особливостей укладання, виконання та припинення.

У пiдроздiлi 4.1. «Поняття та цивiльно-правова характеристика договору перевезення пасажирiв» на с. 249 дисертант визначає договiр перевезення пасажирiв як пiдставу виникнення зобов'язального правовiдношення мiж перевiзником i пасажиром (юридичним фактом) i їх регулятора. Дисертант обгрунтовує, що цей договiр є видом самостiйної договiрної конструкцiї. Його предмет складають дiї з надання послуги пасажиру. Перевезення пасажирiв транспортом загального користування є публiчним договором, за способом укладання про приєднання. Основним способом регулювання вiдносин з перевезення пасажирiв є нормативний, що не применшує ролi договору в його значеннях правочину, правовiдношення та зобов'язання. Притому, застосування iмперативiв нормативного регулювання перевезень пасажирiв є виправданим з точки зору забезпечення прав пасажирiв, проте вбачається необхiднiсть його удосконалення.

Автор визначає мiсце договору перевезення пасажирiв в системi цивiльних договорiв: тип договору (надання послуг) – пiдтип договору (перевезення) – вид договору (перевезення пасажирiв) – пiдвид (перевезення пасажирiв певним видом транспорту) (с. 239).

Дисертант визначає правову характеристику договору перевезення пасажирiв як двостороннього, консенсуального та вiдплатного, публiчного, за способом укладання – про приєднання. Вiн визнає, що цi характеристики є загальними, властивими i iншим договорам, а вiдтак, не є визначальними для встановлення правової природи договору перевезення пасажирiв. Автор також обгрунтовує, що в залежностi вiд способу укладання договору перевезення пасажирiв вiн може бути консенсуальним чи реальним (с. 244).

Визначальними положеннями, щодо яких зроблено судження та висловлено авторськi висновки у пiдроздiлi 4.2. «Сторони договору перевезення пасажирiв» є: визначення сторiн договору перевезення пасажирiв, - перевiзника (як суб'єкта пiдприємницької дiяльностi зi спецiальною правосуб'єктнiстю) та пасажирiв; критика ст. 915 ЦК України, яка обмежує коло перевiзникiв визнанням таких лише юридичних осiб та пропозицiю автора визнання перевiзником, який здiйснює перевезення транспортом загального користування суб'єкта пiдприємницької дiяльностi та пропозицiя ч. 1 ст. 915 ЦК України викласти в наступнiй редакцiї: «1. Перевезення, що здiйснюється суб'єктом пiдприємницької дiяльностi, 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» (с. 250-251).

Заслуговує на позитивну оцінку висновок дисертанта, що попри закріплення ч. 1 ст. 902 ЦК України обов'язку особистого надання послуги, в ст. 910 ЦК України йдеться про обов'язок перевезти пасажирів до пункту призначення, проте, не йдеться про його особисте виконання. Але в такому випадку залишається відкритим питання відповідальності перед пасажиром особи. Автор пропонує це питання вирішити шляхом внесення змін до законодавства на основі англо-американської доктрини інституту представництва, де відповідальність принципала (фактичного перевізника) по відношенню до третьої особи (пасажирів) визначається його правовим становищем як розкритого (disclosed), частково розкритого (partially disclosed) чи нерозкритого (undisclosed) принципала (с. 254).

У підрозділі 4.3. «Зміст договору перевезення пасажирів» зроблено вірний висновок, що істотними умовами мають бути не лише предмет (дії перевізника з надання транспортної послуги пасажирів) і ціна, але й строк доставки пасажирів, пункт відправки та пункт прибуття пасажирів. Інші умови договору перевезення, що визначені нормативно і є обов'язковими (ч.1 ст. 628 ЦК України) чи необхідними (ч. 1 ст. 638 ЦК України), є істотними. Також робиться висновок, що визначення змісту умов договору перевезення пасажирів має ґрунтуватися на однакових підходах на всіх видах транспорту, що не виключає врахування специфіки експлуатації різних видів транспорту (с. 285).

Підрозділ 4.4. «Укладання, виконання договору перевезення пасажирів та особливості його припинення» дисертант присвятив визначенню та характеристиці особливостей укладання, виконання, та критеріям належного виконання договору, особливостям його припинення.

Дисертантом визначено застосування різних підходів на різних видах транспорту до нормативно-правового визначення порядку укладання договору перевезення та його моменту.

Цікавим є його аргументи, що звернувши увагу на існування двох видів перевезень автобусами (рейсовими міжміськими і маршрутними міськими), можна виявити, що існує два порядки укладання договору: «класичний» двостадійний, передбачає придбання квитка в касі автовокзалу (а наразі і в електронній формі за допомогою мобільних сервісів); інший – 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.

З цього ним зроблено закономірний висновок, що ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» не враховує особливостей фактичних відносин та 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. На підставі цього ним зроблено висновок, що при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом статус пасажирів не пов'язується з моментом укладання договору чи моментом придбання квитка, а визначається моментом початку надання особі послуг з перевезення (с. 287-288).

В роботі автор пропонує визнавати за таким договором момент його укладання виявлення особою згоди здійснити проїзд на умовах перевізника, в т.ч. шляхом його посадки в автобус (с. 314).

Заслуговує на позитивну оцінку також його висновок щодо необхідності нормативного закріплення рівного значення проїзного квитка в паперовій (друкованій) та електронній формі на всіх видах транспорту, якщо такий квиток містить персоніфіковані дані про пасажирів (с. 295).

Цінним як в теоретичному, а ще більше в практичному плані і не лише щодо забезпечення прав пасажирів, скільки виваженого компромісу інтересів перевізника та пасажирів є висновок дисертанта щодо необхідності визначення підстав та порядку відмови пасажирів від договору (с. 314).

П'ятий розділ «Правові наслідки порушення договору перевезення пасажирів» присвячений правовій характеристиці правових наслідків порушення договору перевезення пасажирів.

В підрозділі 5.1. «Порушення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів: їх типологія та місце в механізмі забезпечення прав пасажирів» дисертант класифікував види порушень прав пасажирів за типами і визначив їх причини та основні правові наслідки таких порушень. Серед них: 1) передбачені ст. 611 ЦК України; 2) виникнення правоохоронного правовідношення; 3) можливість постраждалого вдатися до здійснення права на захист (ст. 15 ЦК України) і застосувати способи захисту свого порушеного, невизнаного чи оспорюваного права, в тому числі передбачені ст. 16 ЦК України; 4) притягнення порушника до цивільно-правової відповідальності; 5) особисті стягнення (с. 333).

Визначаємо обґрунтованість висновку щодо необхідності нормативного закріплення підстав та порядку відмови пасажирів від перевезення внаслідок істотного порушення умов договору, зокрема, внаслідок затримки рейсу чи доставки, безпідставної відмови у перевезенні на різних стадіях його виконання, що зумовлено, насамперед, потребою забезпечення безпеки перевезення та 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 (с. 334).

У підрозділі 5.2. «Загальна характеристика цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів» автором надано загальну характеристику цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів. Визначено, що механізм правового захисту реалізовується в охоронному цивільному правовідношенні, елементами якого є: суб'єкти: порушник (ним може бути не лише перевізник) і потерпілий (пасажир); об'єкт захисту

(суб'єктивні цивільні права та охоронювані законом інтереси потерпілого) і зміст захисту (діяльність з використанням правових інструментів, спрямована на здійснення захисту порушених прав та інтересів потерпілої особи у певній формі та певний спосіб) (с. 338).

Заслуговує на позитивну оцінку визначення дисертантом елементів механізму захисту прав пасажирів: 1) регулятивні та охоронні норми цивільного та транспортного права; 2) суб'єктивні права та юридичні обов'язки; 3) юридичні дії та фактичні по самозахисту; 4) охоронні цивільні правовідносини; 5) засоби (претензія, позов), форми (юрисдикційна та самозахист), порядок (претензійний, адміністративний, судовий) та способи захисту (загальні: визначені ст. 16 ЦК України; спеціальні, – Законом України «Про захист прав споживачів» та актами транспортного законодавства) (с. 365).

У підрозділі 5.3. «Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів» запропоновано авторський підхід до визначення 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 (с. 405).

Серед інших висновків заслуговують на увагу:

- 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 (с. 405);
- висновок, що 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 (с. 404);
- визначено, що захист прав і цивільно-правова відповідальність співвідносяться як загальне і особливе. Цивільно-правова відповідальність перевізника є одним із наслідків порушення договірних зобов'язань та

способом захисту прав пасажирів. Її функціональне призначення – покладання акцесорного обов'язку матеріального характеру на порушника (с. 404);

- передумовою цивільно-правової відповідальності перевізника є наявність правової норми, яка містить санкцію. 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 меншій, ніж закріплено нормативно, розміру відповідальності та визнання таких умов недійсними (с. 405-406) та ін.

Дискусійні положення дисертаційного дослідження. У цілому позитивно оцінюючи дисертацію Самойленка Г.В. необхідно висловити ряд зауважень та звернути увагу на твердження, що викликають сумніви чи є предметом наукової дискусії та можуть слугувати підґрунтям для дискусії під час її захисту:

1. На с. 406 дисертації автор доводить, 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 підстав звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності він також пропонує віднести вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки, рятування життя чи надання медичної допомоги. Погоджуємося з авторським підходом щодо «безпекової» мотивації перевізника, а з іншого визнаємо, що таке виключення роздисциплінує його, не мотивує до вжиття всіх необхідних заходів для забезпечення технічної справності транспортного засобу. Вважаємо, що це положення є дискусійним та потребує додаткової аргументації.

2. Автор також обґрунтовує 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 (с. 404). Погоджуємось з цим зазначаємо, що варто було б визначити такі критерії єдності підходів регламентації.

3. Дисертант вірно визначає, що 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

пасажира 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 (с. 407). На наше переконання варто було б надати класифікацію гарантій, щодо яких застосовано фрагментарність забезпечення прав пасажирів. Втім, самі ці гарантії як закріплені, так і необхідні, автором в роботі визначаються.

4. В роботі автор визначає «слабкою стороною» договору, яка не спроможна «диктувати» умови перевізнику, пасажира, тим самим обґрунтовуючи і необхідність нормативно-правового регулювання, яке обмежує дію принципу свободи договору через необхідність врівноважити їх правове становище та правові можливості реалізації належних сторонам прав (с. 11, 27, 39, 80 і т.д.) . Зауважуємо, що в теорії цивільного права поняття «слабка сторона» договору не є визначеною категорією. Тим більше, що ст. 1 ЦК України визначає регулювання цивільних відносин між юридично рівними суб'єктами. Попри розуміння, що автор тим самим намагався довести наявність фактичної нерівності, яка потребує забезпечення прав учасників відносин на принципах юридичної рівності, все ж, вважаємо, що цей аспект потребує свого вирішення, адже він стосується, здебільшого, споживчої сфери, в якій забезпечення прав споживача було покладено на Закон України «Про захист прав споживачів». Втім, важливість та ємність цього питання є великими, що воно може бути предметом окремих наукових не лише дискусій, але й досліджень.

Наведені зауваження носять, переважно дискусійний та рекомендаційний характер і не впливають на загальну позитивну оцінку дисертаційного дослідження.

Повнота викладення основних результатів дисертації в опублікованих наукових працях, зарахованих за темою дисертації.

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. Сформульовані висновки та пропозиції було також викладено в публікаціях з теми дисертації.

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.).

Відсутність порушень академічної доброчесності. В процесі ознайомлення з дисертаційним дослідженням та наукових публікацій за темою дослідження фактів порушень академічної доброчесності не виявлено. Дисертаційне дослідження виконане дисертантом самостійно. Воно є завершеною працею, що містить обґрунтовані результати дослідження: висновки, рекомендації та пропозиції, які є новими. Зазначені результати характеризуються вагою науково-теоретичною та практичною цінністю. Вони є обґрунтованими та аргументованими.

Оцінка змісту дисертації, її оформлення та завершеність у цілому.

Подана дисертація є спеціально підготовленою кваліфікаційною науковою працею на правах рукопису, виконана здобувачем особисто, містить наукові положення, нові науково обґрунтовані теоретичні та практичні результати проведених досліджень.

Його важливим здобутком є те, що вперше на доктринальному рівні викладена концепція забезпечення прав пасажирів за договором перевезення за цивільним законодавством, тобто запропоновано концептуальний підхід до вирішення важливої наукової та практичної проблеми забезпечення прав пасажирів за договором перевезення.

Робота характеризується єдністю змісту, що цілком відповідає заявленій науковій спеціальності 12.00.03 - цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. Вона пройшла належну апробацію. Дисертація є самостійною, завершеною роботою, яка написана науковим стилем, доступним для сприйняття. Наукові положення, висновки та рекомендації викладено лаконічно, проте, ємно і чітко, що забезпечує їх інформативність та достатню наукову навантаженість. Дисертація оформлена у відповідності до вимог, які пред'являються до оформлення такої роботи. В авторефераті дисертації відтворено основні положення та висновки дисертаційного дослідження. Зміст автореферату ідентичний змісту дисертації. Вони оформлені відповідно до вимог, встановлених МОН України.

ЗАГАЛЬНИЙ ВИСНОВОК:

Дисертація на тему: «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів», подана на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук, повністю відповідає вимогам пп. 9, 10, 12, 13 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 567, а її автор, Самойленко Георгій Валерійович за результатами публічного захисту заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 - цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право.

Офіційний опонент:

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент НАПрН України,
керівник Центру наукових експертиз
НДІ інтелектуальної власності
НАПрН України

М.К. Галєвич

М.К. Галєвич

Тетяна Томашівна М.К. Завбує

Директор НДІ



О.Черешкова