

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

## **ВІДГУК**

**офіційного опонента** – доктора юридичних наук, професора Майданика Р.А.  
**на дисертацію Самойленка Георгія Валерійовича**

на тему

### **«ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА»**

(м. Одеса, 2021 рік, 553 с.)

подану на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право

**Актуальність теми дослідження** зумовлена необхідністю вирішення низки питань наукового та практичного рівнів щодо забезпечення прав пасажирів з договором перевезення. Існуюче транспортне законодавство, яким врегульовано відносини з перевезення пасажирів є морально застарілим, ґрунтується на застарілій ідеології радянських часів та не слугує забезпеченню прав та інтересів пасажирів, попри те, що перевезення здійснюється для задоволення потреб пасажирів у переміщенні та на його вимогу. Існуючий механізм цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів потребує удосконалення. Але саме по собі удосконалення має ґрунтуватися на системному науковому дослідженні, орієнтованому на методологічні засади дослідження відносин та вироблення оновленого концептуального підходу, парадигми цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, в основі якої дійсно має бути застосовано людиноцентричний підхід та ідея забезпечення здійснення права особи на свободу пересування на безпековій основі.

Дослідження має концептуальний характер для доктрини цивільного права і включає доктринальний, нормативно-правовий і правозастосовний аспекти. У доктринальному аспекті про актуальність теми свідчить відсутність системних наукових досліджень проблем забезпечення прав

пасажира за договором перевезення. У нормативно-правовому аспекті актуальність теми зумовлена відсутністю в позитивному праві усталеного підходу єдності правового регулювання відносин з перевезення пасажирів на всіх видах транспорту та відсутність методологічного підходу до забезпечення прав пасажира, наявністю прогалин транспортного законодавства, особливо з питань забезпечення прав пасажира. У правозастосовному аспекті актуальність теми зумовлена наявними проблемами захисту прав пасажирів, неоднозначністю судової практики правозастосування при вирішенні спорів з перевезення пасажирів та захисту прав пасажирів.

Це обґрунтовує актуальність теми дисертації, її теоретичну і практичну значимість та вказує на логічність постановки і вирішення наукової проблеми щодо розробки системної концепції забезпечення прав пасажира за договором перевезення.

Таким чином, актуальність дослідження обумовлена низкою чинників, зокрема: проблеми правозастосування, що потребують наукового аналізу та неналежний рівень наукової розробки проблематики забезпечення прав пасажира за договором перевезення.

Дослідження виконане 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) та у відповідності до положень 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. (стор. 7).

**Мета і завдання дослідження** повністю узгоджуються з планом дисертації, визначені правильно та логічно співвідносяться з об'єктом і предметом дослідження.

**Обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій** дисертації підтверджується методологією, зокрема, методологічними підходами, використаною нормативною базою, фундаментальною теоретичною та емпіричною основою дослідження.

Методологічним підґрунтям стало застосування методів наукового пізнання: діалектичного, історико-правового, формально-логічного, структурно-функціонального, порівняльно-правового, правового прогнозування, моделювання, які забезпечили об'єктивність та всебічність дослідження аспектів правового явища у їх взаємодії та взаємозалежності, визначення стану правового забезпечення прав пасажирів, визначення чинників, які його зумовлюють та вироблення моделей адекватного правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, забезпечуючого права пасажирів та внесення для цього пропозицій з удосконалення цивільного та транспортного законодавства.

При обґрунтуванні наукових положень, висновків і рекомендацій, використана значна кількість вітчизняних та зарубіжних наукових джерел, які було піддано глибокому науковому аналізу, з авторським судженням та висновками, толерантною полемікою щодо дискусійних в науці цивільного права питань, що свідчить про зрілість науковця та його високу професійну культуру.

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, зокрема, Сполученого Королівства, Бельгії, австрії, Німеччини, Швейцарії та права ЄС.

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.

**Достовірність дослідження та отриманих висновків** визначається теоретичною основою дисертаційної роботи та емпіричною базою дослідження. Репрезентативність емпіричного матеріалу вплинула на обґрунтованість і достовірність наукових положень, рекомендацій та висновків проведеного дослідження.

**Наукова новизна отриманих результатів** визначається обраною темою і колом розглянутих у дисертації питань, змістом роботи та отриманими висновками, рекомендаціями та пропозиціями з удосконалення законодавства. Ця робота є першою в Україні кваліфікаційною науковою працею, в якій розроблено й обґрунтовано концепцію забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів та її основні положення формалізовано в проекті Закону України «Про перевезення пасажирів», розробленому автором.

Вимогам щодо наукової новизни відповідає низка сформульованих положень, які винесені на захист, зокрема:

*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 (стор. 47-48, 170) ;

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 (стор. 34, 48, 211, 225, 262, 295);

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 (с. 228, 402, 406);

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 становища пасажирів як фактично «слабкої сторони договору», їх об'єм та межі повинні бути нормативно регламентовані та визначатися виключно критерієм забезпечення безпеки (63, 228, 395);

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 (12, 228, 334, 404);

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 (с. 159, 201);

аргументовано необхідність у визнанні та закріпленні 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);

обґрунтовано необхідність законодавчого закріплення обов'язку пасажирів дотримуватися законних вимог екіпажу транспортного засобу, що продиктовано необхідністю забезпечення безпеки пасажирів (с. 364);

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 (с. 135);

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 (с. 93-94);

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 (с. 86);

*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 (с. 13, 198, 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. 75, 92, 117);

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) 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 у віці з 10 років без супроводу дорослих у міському (місцевому) сполученні. З метою охорони прав дитини запропоновано закріпити заборону відмови у перевезенні дитини чи її висадку дитини, що 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 (с. 14, 260, 338);

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. 249);

положення щодо застосування Закону України «Про захист прав споживачів» до відносин з перевезення пасажирів конкретизовано визначенням 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 (с. 113, 285, 339, 373, 403);

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. 141);

*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» (с. 130);

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 (с. 157);

ідея про необхідність нормативного закріплення наслідків порушення прав пасажирів перевізником (затримки рейсу чи доставки, безпідставної чи необгрунтованої відмови пасажирів у перевезенні та ін.) уточнена в частині: 1) відмови пасажирів від договору на різних стадіях його виконання (в т.ч. як самозахисту), підстави, умови та порядок якої потребують нормативної регламентації, що продиктовано забезпеченням безпеки перевезень. На пасажирів має покладатися обов'язок інформувати перевізника про намір відмовитися від договору. Положення, що порядок здійснення пасажиром права на відмову може визначатися актами транспортного законодавства, запропоновано закріпити в п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України; 2) нормативного закріплення компенсацій (виключної неустойки як наперед узгоджених збитків) за такі порушення, особливо для публічних договорів як оптимального способу захисту прав пасажирів, що не потребує доведення вини перевізника. Запропоновано закріпити право пасажирів на альтернативний вибір: отримання компенсацій без доведення вини перевізника чи відшкодування шкоди в судовому порядку з визначенням її розміру, тим більше такий порядок закріплено на повітряному транспорті. Аргументовано справедливність 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 (с. 334);

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 (с. 405);

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) (с. 404);

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) (с. 414).

Положення наукової новизни та висновки викладені послідовно, логічно, з урахуванням ступеня їхньої новизни. Стиль викладення зрозумілий для правильного сприйняття змісту.

Основні результати та висновки, що сформульовані в дисертації, відображені в 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.

**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.).

**Зміст та оформлення дисертації.** Науково обґрунтованою є структура

дисертації, яка дозволила авторці в основному повно та всебічно розкрити предмет дослідження. Структура дисертації логічно впливає з поставлених завдань, визначених об'єкта і предмета дослідження й охоплює як теоретичний, так і практичний аспект досліджуваної проблематики.

Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, поділених на дванадцять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків.

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.

**Оцінка першого розділу дисертації «Методологічні засади дослідження та характеристика правового регулювання перевезення пасажирів та забезпечення його прав», присвяченого визначенню методологічних засад дослідження, загальній характеристиці правового регулювання відносин з перевезення пасажирів та забезпечення прав пасажирів в сучасних цивілізаційних умовах.**

У розділі аналізується зміст праць науковців, які присвятили свої дослідження правовідносинам з перевезення пасажирів. Визначено, що 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 (с. 35). Встановлено, що ці роботи не орієнтовані на вирішення питань забезпечення прав пасажирів, що зумовлене відповідним вибором предмету їх дослідження. Тим обґрунтовується потреба в комплексному дослідженні відносин з перевезення пасажирів та їх цивільно-правового регулювання через призму забезпечення їх прав за договором перевезення

пасажира на основі дослідження та проведення порівняльно-правового аналізу відповідних механізмів правового регулювання за законодавством України, країн ЄС та права ЄС (с. 40).

Заслуговує на схвальну оцінку вибір автором методологічного підходу, за яким методологічною засадою дослідження 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 (с. 93).

Достатньо обґрунтованим видається висновок, що безпечне здійснення права особи на свободу пересування за договором перевезення пасажирів детерміноване їх потребами та запитами в сучасних цивілізаційних умовах (людиноцентризму, глобалізації, розвитку інформаційних технологій, соціалізації, визнання та захисту прав споживачів), що повинно враховуватися в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів та забезпечення їх прав і законних інтересів. Заслуговує на увагу визначення автора щодо невідповідності 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.

Обґрунтованим і таким, що заслуговує на увагу є визначення, що складовими забезпечення прав пасажирів є гарантії: політичні, ідеологічні, соціальні, економічні та юридичні. Забезпечення прав пасажирів має ґрунтуватися на єдності цих гарантій, які в роботі запропоновано класифікувати 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. На позитивну оцінку також засолує визначення засобів правових гарантій забезпечення прав пасажирів: 1) дозволи; 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції. Аргументовано незадовільний стан юридичної техніки їх застосування (с. 93-94).

Узагальнюючим є висновок щодо розуміння, 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.

**Оцінка другого розділу «Цивільно-правові відносини у сфері перевезення пасажирів».**

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

Визначено загальні ознаки транспортної послуги: нематеріальний, неуречевлений результат діяльності перевізника (експлуатації місткості транспортного засобу в процесі переміщення його у просторі), невіддільність від особи-надавача послуги, неможливість зберігання, споживання в процесі надання, задоволення нематеріальної потреби пасажирів у переміщенні (с. 103).

Обґрунтовано визначення правовідносин з перевезення пасажирів як

відносин, які піддано правовому регулюванню, як ідеальної моделі відносин, запрограмованої правовою нормою (чи мононормою), поведінка учасників яких зазнала правового впливу.

Дисертантом визначено багатозначність характеристик та ознак такого правовідношення за різними критеріями, що дало підстави для висновку, що таке правовідношення є: цивільним (виникає між майново відокремленими, юридично рівними учасниками, що є носіями суб'єктивних цивільних прав та обов'язків з приводу нематеріального блага); споживчим (споживається пасажиром для власних потреб в процесі здійснення підприємницької діяльності перевізника); організаційним (спрямоване на організацію здійснення особистого немайнового права пасажира на вільне пересування) (с. 106-108).

Заслуговує схвальної оцінки висновок, що критерієм визнання правовідношення споживчим є не поширення дії Закону України «Про захист прав споживачів» на регулювання відносин у певній сфері, а особистий характер споживання транспортної послуги з метою задоволення власних потреб у переміщенні в процесі здійснення підприємницької діяльності перевізником (с. 112-113). Зазначений закон спрямований на регулювання таких відносин. Визначено, що Закон України «Про захист прав споживачів» регулює відносини з перевезення пасажирів, які здійснюються на комерційній основі, але в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства, що повинно бути прямо закріплено в преамбулі до закону (с. 113).

Достатньо обгрунтованою видається авторська позиція щодо орієнтації правового регулювання відносин з перевезення пасажира на розуміння споживання як компоненти соціалізації, яке перебуває в диференційованій залежності від розвитку суспільства, культури, розвитку цивілізації в цілому (с. 118).

Наявні підстави вважати доведеним положення щодо представницького характеру відносин між перевізником і іншими учасниками правовідносин з



перевезення пасажирів (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).

Актуальними є питання щодо перевезень пасажирів з використанням мобільні додатки на основі платформ Uber, BlaBlaCar, Cabify. Вбачається обґрунтованим висновок щодо критеріїв 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.

Заслуговує уваги пропозиція дисертанта усунути недоліки правового регулювання перевезень пасажирів з використанням мобільних додатків, тим закріпивши гарантії прав пасажирів шляхом доповнення Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту 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)» (с. 142).

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.

Дисертантом правильно визначено учасники правовідносин-сторони договору: пасажир (фізична особа), яка споживає послуги перевізника для особистих потреб і перевізник (суб'єкт підприємницької діяльності, що має спеціальну правоздатність); інші учасники правовідносин з перевезення пасажирів, які діють на стороні перевізника чи пасажирів, діючи в їхніх інтересах. Заслуговує на схвалення висновок дисертанта, що 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 (с. 159).

Достатньо обґрунтованим є авторський висновок щодо визначення правового становища пасажирів моментом укладання договору перевезення пасажирів (до того він є або оферентом, або акцептантом) (с. 143), як і критика ст. 915 ЦК України, якою перевізником визначається лише юридична особа, попри те, що законодавство не обмежує фізичних осіб-суб'єктів підприємницької діяльності у здійсненні перевезень пасажирів.

Слушними та обґрунтованими є висновки дисертанта щодо визначення об'єктом правовідношення з перевезення пасажирів дію зобов'язаної сторони (перевізника) із задоволення потреби пасажирів у пересуванні (немайнового блага), що є транспортною послугою (с. 150).

Заслуговує уваги авторський підхід щодо визначення змісту правовідносин договором, ЦК України та актами транспортного законодавства за домінанти останнього, що забезпечене застосуванням конструкції публічного договору (с. 160).

**Оцінка третього розділу «Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів»**, присвяченого правовій характеристиці механізму

правового регулювання перевезень пасажирів та його елементів, співвідношенню позитивного та договірнього регулювання, визначенню правового становища пасажирів як споживачів послуг з перевезення в концепті права на безпеку.

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

Достатньо аргументованим є висновок автора щодо визначення особливостей механізму правового регулювання перевезень пасажирів, зокрема, щодо: архаїчності норм транспортного законодавства на більшості видів транспорту; відсутності орієнтації на людину, її потреби та безпеку; обмеженості прав пасажирів порівняно з правом ЄС та відсутність кореспондованості обов'язків перевізника; домінування нормативного регулювання над саморегулюванням, імперативних методів регулювання над диспозитивними; допустимість відходу від нормативних приписів на основі диспозитивних норм автономного регулювання в частині, яка не забороняє відступ від таких положень; що рівень забезпечення прав пасажирів не відповідає їх потребам; декларативності положень актів транспортного законодавства; вибіркової 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 пасажирів; 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 пасажирів (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.

Заслуговує уваги обґрунтоване автором визначення, що положення Глави 64 ЦК України мають загальний характер і конкретизовані в актах транспортного законодавства, зокрема, в транспортних кодексах (статутах) та правилах перевезень пасажирів різними видами транспорту.

Критиці піддано Закон України «Про міський електричний транспорт», ст. 6 якого закріплено, що права та обов'язки пасажирів визначаються Правилами користування міським електричним транспортом, проте, вони їх не містять. 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, 210).

Досить переконливою видається аргументація про те, 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).

Підлягає позитивній оцінці висновок щодо обмеження договірного регулювання (саморегулювання) відносин з перевезення пасажирів положеннями ч. 3 ст. 6 ЦК України, в якій визначено випадки заборони

сторонам відступати від окремих положень актів цивільного законодавства: за наявності прямої заборони та коли це витікає зі змісту або із суті відносин між сторонами, як і висновок, що правове регулювання на основі конструкції публічного договору з нормативним визначенням умов договору є не обмеженням дії принципу свободи договору, а навпаки, гарантією прав пасажирів, якщо вони мають законний характер та орієнтовані на максимальне забезпечення прав пасажирів, а правові обмеження зумовлені особливостями технічної експлуатації різних видів транспорту, спрямовані на забезпечення безпеки та прав і законних інтересів інших пасажирів (с. 210).

У 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.

Дисертантом встановлено, що на різних видах транспорту транспортним законодавством застосовано різні підходи до визначення «пасажирів», зокрема: 1) момент набуття статусу пасажирів; 2) наявність проїзного документа; 3) перебування в транспортному засобі; 4) відсутність участі у керуванні транспортним засобом. Обґрунтовано, що правове становище фізичної особи як пасажирів визначається укладанням особою самостійно, або в її інтересах договору перевезення пасажирів (с. 217).

Заслуговує позитивної оцінки 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).

**Оцінка четвертого розділу «Поняття та цивільно-правова**

**характеристика договору перевезення пасажирів**», присвяченого цивільно-правовій характеристиці договору перевезення пасажирів та визначенню його поняття, сторін, змісту, особливостей укладання, виконання та припинення.

У підрозділі 4.1. *«Поняття та цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів»* договір перевезення пасажирів досліджено як багатопонятійну категорію. Договір перевезення пасажирів є підставою виникнення правовідношення між перевізником і пасажиром (юридичним фактом) і їх регулятором, зобов'язальним правовідношенням, яке виникло з такого юридичного факту (с. 249).

Заслугує позитивної оцінки визначення місця договору перевезення пасажирів в системі цивільних договорів: тип договору (надання послуг) – підтип договору (перевезення) – вид договору (перевезення пасажирів) – підвид (перевезення пасажирів певним видом транспорту) (с. 239).

Встановлено характерні риси, властиві договору перевезення пасажирів як договору про надання послуг: нематеріальний, неуречевлений результат діяльності перевізника, задоволення нематеріальних потреб пасажирів; споживання блага (перевезення) пасажиром в процесі його надання; невіддільність послуги від діяльності перевізника, неможливість зберігання. Притому, характерною особливістю надання послуг з перевезення є їх надання пасажирів за допомогою транспортного засобу (с. 238).

Висновок, що за правовою природою (правочинною) договір перевезення пасажирів є двосторонньо-зобов'язуючим договором, оплатним, консенсуальним чи реальним (залежно від моменту укладання: придбання квитка чи вчинення дій, що виражають волевиявлення пасажирів на укладення договору на умовах перевізника, зокрема, входження до транспортного засобу) зауважень не викликає (с. 244).

У підрозділі 4.2. *«Сторони договору перевезення пасажирів»* встановлюється, що сторонами договору перевезення пасажирів є перевізник (суб'єкт підприємницької діяльності зі спеціальною правосуб'єктністю) та пасажир.

Обґрунтованою видається критика ст. 915 ЦК України, яка обмежує коло перевізників визнанням таких лише юридичних осіб та пропозицію автора визнання перевізником, який здійснює перевезення транспортом загального користування суб'єкта підприємницької діяльності (с. 251).

Цікавим є висновок щодо визначення правового становища «фактичного перевізника» на основі інституту представництва (с. 254).

Обґрунтованим є також висновок щодо необхідність приведення у відповідність положень ч. 1 ст. 31 та ч. 2 ст. 313 ЦК України та актів транспортного законодавства щодо самостійного проїзду дітей у віці з 10 років без супроводу дорослих у міському (місцевому) сполученні та вирішення питання забезпечення охорони прав дитини, яка не сплатила чи не має коштів сплатити за проїзд (с. 260).

**У підрозділі 4.3. «Зміст договору перевезення пасажирів»** обґрунтовано, що істотними умовами мають бути не лише предмет (дії перевізника з надання транспортної послуги пасажирів) і ціна, але й строк доставки пасажирів, пункт відправки та пункт прибуття пасажирів. Інші умови договору перевезення, що визначені нормативно і є обов'язковими (ч.1 ст. 628 ЦК України) чи необхідними (ч. 1 ст. 638 ЦК України), є істотними. Зміст договору зумовлений особливостями експлуатації різних видів транспорту та правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, проте, він, здебільшого, не визначає гарантій прав пасажирів (с. 285).

Заслуговує на увагу визначення недоліків, в т.ч. щодо відсутності в актах транспортного законодавства окремих умов, які або слугують безпеці, або забезпечують право споживача на інформацію (с. 286).

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

Обґрунтованим є висновок щодо хибності підходу, закріпленого в ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт», якою укладання

договору визначається моментом придбання квитка та пропозиція дисертанта визначення договору перевезення в міському сполученні реальним та пропозиція внесення змін до ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо визнання моментом укладання договору виявлення особою згоди здійснити проїзд на умовах перевізника, в т.ч. шляхом його посадки в автобус (с. 314).

Таким, що відповідає сучасним підходам застосування інформаційних технологій, є обґрунтування 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).

Дисертант критично оцінює способи припинення договору перевезення пасажирів та визначає необхідність уточнення підстав та порядку відмови пасажирів від договору (с. 314)

**Оцінка п'ятого розділу «Правові наслідки порушення договору перевезення пасажирів».** У розділі піддано науковому критичному аналізу питання класифікації порушень прав пасажирів та визначенню їх причин, місця в механізмі забезпечення прав пасажирів, загальній характеристиці цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів, цивільно-правовій відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів.

***Підрозділ 5.1. «Порушення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів: їх типологія та місце в механізмі забезпечення прав пасажирів»*** присвячено типізації порушень прав пасажирів та визначенню їх причин, усунення яких має сприяти забезпеченню прав пасажирів.

Заслуговує на позитивну оцінку визначення дисертантом типології порушень прав пасажирів за договором перевезення та його висновок щодо визначення основною причиною неналежного рівня правового регулювання відносин з перевезення пасажирів та забезпечення його прав.

Позитивно оцінюємо підхід дисертанта щодо визначення правових наслідків порушення прав пасажирів: 1) передбачених 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).

Заслуговує уваги висновок щодо необхідності нормативного закріплення підстав та порядку відмови пасажирів від перевезення внаслідок істотного порушення умов договору, зокрема, затримки рейсу чи доставки, безпідставної відмови у перевезенні на різних стадіях його виконання, що зумовлено, насамперед, потребою забезпечення безпеки перевезення 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»* надано загальну характеристику цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів; визначено залежність механізму правового захисту від механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів. Зазначено, що механізм правового захисту реалізовується в охоронному цивільному правовідношенні, елементами якого є: суб'єкти: порушник (ним може бути не лише перевізник) і потерпілий (пасажир); об'єкт захисту (суб'єктивні цивільні права та охоронювані законом інтереси потерпілого) і зміст захисту (діяльність з використанням правових інструментів, спрямована на здійснення захисту порушених прав та інтересів потерпілої особи у певній формі та певний спосіб).

Визначено елементи механізму захисту прав пасажирів: 1) регулятивні та охоронні норми цивільного та транспортного права; 2) суб'єктивні права та юридичні обов'язки; 3) юридичні дії та фактичні по самозахисту; 4)

охоронні цивільні правовідносини; 5) засоби (претензія, позов), форми (юрисдикційна та самозахист), порядок (претензійний, адміністративний, судовий) та 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 як акцесорного зобов'язання, яке виникає внаслідок порушення стороною договірних умов та/чи прав особи (пасажирів), забезпечене можливістю застосування державного примусу.

Позитивно оцінюємо обґрунтування, що в контексті захисту прав пасажирів цивільно-правову відповідальність перевізника визнано одним із способів захисту його прав, передумовою якої є наявність відповідної правової норми, яка містить санкцію; підставою – наявність складу цивільного правопорушення, яке включає протиправність поведінки чи неправомірність шкоди як наслідку правомірної діяльності.

Визначаємо обґрунтованість висновку дисертанта, що транспортне законодавство (окрім повітряного транспорту) не містить таких санкцій щодо порушень, не пов'язаних з каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я чи смертю (загибеллю) пасажирів (с. 376).

Визначаємо правильність висновків дисертанта щодо різних підходів до врахування вини як умови цивільно-правової відповідальності перевізника на різних видах транспорту.

Автентичним є висновок дисертанта, ризик є не суб'єктивною умовою цивільної відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, а підставою застосування конструкції «об'єктивної відповідальності» (як кваліфікованої відповідальності «без вини») (с. 395).

Висновки щодо визначення підстав звільнення перевізника від відповідальності не викликають заперечень.

**Зауваження до дисертаційного дослідження.** У цілому відзначаючи логічність і послідовність проведеного дослідження, його наукову новизну, обґрунтованість та аргументованість отриманих результатів, належний науковий рівень дисертації, потрібно звернути увагу на певні положення, що викликають зауваження:

1. На сторінці 238-239 дисертації сформульовано авторське визначення договору перевезення пасажирів, яке запропоновано закріпити в ч. 1 ст. 910 ЦК України в такій редакції: «1. За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення чи здійснити переміщення його за певним маршрутом відповідно до умов, визначених сторонами, закріплених транспортними кодексами та статутами, правилами перевезень пасажирів, паспортом маршруту, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його доставку».

Потребує додаткової аргументації підстава включення до змісту даного визначення «переміщення за певним маршрутом» та «паспорта маршруту» з погляду на зміст ст. 910 ЦК України, якою закріплений обов'язок перевізника перевезти пасажирів до пункту призначення.

2. На сторінці 241 дисертації дисертант обґрунтовує висновок, що 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.

Потребує уточнення, що має на увазі автор, визначаючи договір перевезення багажу самостійним договором.

3. На с. 405 дисертації дисертант обґрунтовує наявне в доктрині

цивільного права розуміння цивільно-правової відповідальності перевізника у двох значеннях: широкому і вузькому. У 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.

Потребує додаткового визначення авторська позиція щодо визнання застосування державного примусу обов'язковою умовою цивільно-правової відповідальності чи лише перетерпівання порушником негативних наслідків своєї неправомірної поведінки.

4. На сторінці 369-370 дисертації дисертант обґрунтовує застосування категорії «компенсація», а не «відшкодування» моральної шкоди виходячи з відсутності вартості особистого немайнового блага та неможливості вартісного вираження завданих страждань. Напевно, було б доречним конкретизувати критерії визначення такої «компенсації».

5. На сторінці 310-311 дисертації дисертант, визначаючи відмову пасажера від перевезення як наслідок порушення чи невиконання договору перевізником, робить висновок, що мають бути чітко визначені підстави (перелік порушень, їх ступінь та істотність) для розірвання договору, пояснюючи це тим, що в іншому випадку пасажир будь-яке порушення може сприймати як істотне, а відтак, як привід вимагати розірвання договору і відшкодування збитків. До того ж, підстави та механізм здійснення цього права мають бути диференційовані до видів транспорту. Погоджуючись загалом із таким висновком, все ж вважаємо, що було б доцільним визначення таких загальних підстав для припинення договору на вимогу пасажера.

Наведені зауваження мають дискусійний характер і стосуються дискусійних положень дисертації, не ставлять під сумнів її високий рівень та не впливають на загальну позитивну оцінку дисертації та можуть бути основою для наукового обговорення під час її захисту.

**Висновки.** Актуальність дослідження, ступінь наукової новизни, обґрунтованість отриманих наукових результатів, їх теоретична та практична значимість доводять, що дисертація Самойленка Георгія Валерійовича «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» є самостійною, завершеною науковою працею, в якій автором розв'язані конкретні наукові завдання, що мають істотне значення для доктрини цивільного права. Дисертація Самойленка Георгія Валерійовича відповідає спеціальності 12.00.03 - цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право, та вимогам п. п. 9, 10, 12 і 13 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. № 567, зі змінами і доповненнями від 19 серпня 2015 року, від 30 грудня 2015 року, від 27 липня 2016 року, 20 листопада 2019 року, від 15 липня 2020 року. На основі публічного захисту Самойленко Георгій Валерійович заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора юридичних наук зі спеціальності 12.00.03 - цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право.

**Офіційний опонент,  
доктор юридичних наук, професор,  
академік НАПрН України,  
завідувач кафедри цивільного права  
Інституту права Київського національного університету  
імені Тараса Шевченка**



**Майданик Р. А.**

«30» квітня 2021 р.

Підпис проф. Майданика Р. А. посвідчую,

Вчений секретар Київського національного університету імені Тараса Шевченка

