

Ніколаєнко І. Р.,
аспірант кафедри цивільного права
Запорізького національного університету

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ПРАВ ПАСАЖИРІВ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У МІСЬКОМУ ТА ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННЯХ

SOME ASPECTS OF IMPROVING LEGISLATION ON THE PROTECTION OF PASSENGER RIGHTS BY TRANSPORT CONTRACT IN CITIZENSHIP AND PREMIUM COMPOUNDS

Цивільно-правове регулювання правовідносин із перевезення пасажирів має свої особливості, які залежать від специфіки здійснюваного перевезення і використання відповідного виду транспорту. Останнім часом вектор спрямованості такого регулювання орієнтується на забезпечення потреби пасажирів в пересуванні. Безсумнівно, пасажир є одночасно учасником транспортних і споживчих правовідносин, що виявляє дуалізм правового регулювання зазначених відносин цивільним, транспортним і споживчим законодавством. Кожне з них в аспекті досліджуваного договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях має на меті одне – створити передумови та нормативні гарантії забезпечення прав пасажирів. Одним із таких інструментів є механізм захисту прав пасажирів. Його вдосконаленню присвячується стаття.

Ключові слова: споживач, пасажир, договір перевезення, забезпечення реалізації цивільних прав, захист цивільних прав, відповідальність за договором.

Гражданско-правовое регулирование правоотношений по перевозке пассажиров имеет свои особенности, которые зависят от специфики осуществляемой перевозки и использования соответствующего вида транспорта. В последнее время вектор направленности такого регулирования ориентируется на обеспечение потребности пассажира в передвижении. Несомненно, пассажир является одновременно участником транспортных и потребительских правоотношений, что выявляет дуализм правового регулирования указанных отношений гражданским, транспортным и потребительским законодательством. Каждый из них в аспекте исследуемого договора перевозки пассажира в городском и пригородном сообщениях имеет одну цель – создать предпосылки и нормативные гарантии обеспечения прав пассажира. Одним из таких инструментов является механизм защиты прав пассажира. Его совершенствованию посвящена статья.

Ключевые слова: потребитель, пассажир, договор перевозки, обеспечение реализации гражданских прав, защита гражданских прав, ответственность по договору.

Civil law regulation of the legal relationship with the carriage of passengers has its own characteristics, which depend on the specifics of the transportation and use of the appropriate mode of transport. Recently, the vector of the direction of such regulation focuses on ensuring the passenger's need for travel. Undoubtedly, the passenger is simultaneously a participant in transport and consumer relations, which reveals the duality of the legal regulation of the foreseen contract – civil, transport and consumer law. Each of them, in the aspect of the explored contract for passenger transportation in urban and suburban areas, aims to create the preconditions and normative guarantees of passenger rights. One such instrument is the mechanism of protection of passenger rights. Its perfection is dedicated to this article.

Key words: consumer, passenger, contract of carriage, provision of realization of civil rights, protection of civil rights, liability under contract.

Актуальність дослідження. Переміщення людей у просторі – вимушена необхідність. То є об'єктивна реальність і усвідомлена потреба. Інтенсивність життя та економічної сфери, концентрація людей у зонах економічно привабливих територій породжують ефект масових переміщень пасажирів. Звичайно, у цьому контексті йдеться про перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях, оскільки вони є наймасовішими серед інших видів перевезень.

Тож перед муніципалітетами стоїть досить складне завдання – забезпечити організацію перевезень пасажирів. Організуючи маршрути, узгоджуючи суб'єктів, які, на переконання органів місцевого самоврядування, здатні задовольнити потребу містян у перевезеннях (перевізниках), вони створюють передумови для виникнення, існування правовідносин із перевезення пасажирів. Вступаючи в конкретні правовідносини з перевізником, споживачі транспортних послуг укладають договір перевезення

пасажирів відповідним видом транспорту у відповідному виді сполучення.

Специфіка перевезення пасажирів транспортом загального користування в міському та приміському сполученнях (здебільшого, комунальним транспортом) дає змогу усвідомити той факт, що сам по собі договір виконує здебільшого функцію юридичного факту.

Однак водночас саме договірна конструкція здатна забезпечити використання усього наявного арсеналу цивільно-правового регулювання правовідносин, навіть попри те, що більшість умов зазначеного договору міститься в актах цивільного законодавства, що водночас не применшує ролі самого договору.

Проте саме ці особливості зумовлюють те, що у разі порушення прав пасажирів перевізником зазначені акти не містять, як правило, наслідків невиконання чи неналежного виконання цього договору, окрім повернення вартості проїзду. Тож на допомогу залучається також споживче законодавство, оскільки

цивільне посиляється до транспортного, а те не дає відповіді на поставлені питання щодо особливостей захисту прав пасажирів.

Факти порушень прав пасажирів у міському та приміському сполученнях дають змогу критично ставитися до механізму правового регулювання досліджуваних правовідносин та його підсистеми – механізму правового захисту.

Постановка проблеми. Основною проблемою в регулюванні правовідносин із перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях залишається позитивізм у різних його проявах і контекстах. Ідеться про те, що зміст основних умов договору закріплено у правилах перевезень пасажирів [1] або ж правилах надання послуг із перевезення пасажирів різними видами транспорту [2; 3], які орієнтовані на належне виконання договору та його умов. Водночас у разі порушення прав пасажирів (який до того ж є споживачем відповідно до споживчого законодавства) виникає ціла низка питань, зумовлена характером самої договірної конструкції, характером порушень договірних умов та особливостями і можливостями (мається на увазі доцільність, ефективність досягнення мети захисту та допустимість в актах цивільного, транспортного чи споживчого законодавства) застосування загальних і спеціальних способів захисту порушених прав.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичну основу дослідження становлять праці провідних учених, зокрема таких як С.С. Алексєєв, В.В. Вітрянський, Г.Ф. Шершеневич, Л.Я. Носко, Х.І. Шварц, К.К. Яічков, В.А. Єгіазаров, В.В. Залеський, Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов, О.А. Пушкін, С.О. Погрібний, А.М. Запорожець, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова, Д.В. Боброва, С.М. Бєрвєно, В.І. Борисова, Р.Б. Шишка, І.В. Спаси́бо-Фатеєва, Ю.О. Заїка, З.В. Ромовська, М.М. Сібільов, С.О. Бородовський, А.В. Луць, Є.О. Харитонов, А.В. Коструба, О.О. Кот, А.Б. Гриняк, С.С. Бичкова, О.В. Клепикова, Є.Д. Стрельцова, О.М. Коршакова, С.В. Резніченко, І.О. Безлюдько, Л.Я. Свистун, І.В. Булгакова, О.В. Клепикова, Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, А.В. Мілашевич, О.В. Літвінова, Г.В. Самойленко, О.М. Нечипуренко, А.А. Телєстакова, М.А. Тарасов та інші.

Утім, належної уваги цивілістів питанням захисту прав пасажирів під час перевезення у міському та приміському сполученнях приділено не було, не беручи до уваги працю О.М. Нечипуренка, яка була присвячена особливостям цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів таксі.

Такий стан, враховуючи зростаючу динаміку порушень прав пасажирів, особливо під час перевезень автомобільним транспортом (автобусами, маршрутними таксі), зумовлює актуальність теми та потребу у відповідному науковому дослідженні як сучасного стану забезпечення реалізації прав пасажирів, включно з питанням захисту їхніх прав, так і вироблення пропозицій щодо вдосконалення законодавства в цій сфері суспільних відносин.

Мета статті – дослідити особливості цивільно-правового захисту прав пасажирів під час перевезення у міському та приміському сполученнях, дати оцінку ефективності механізму цивільно-правового захисту, внести пропозиції щодо вдосконалення законодавства про захист прав пасажирів під час перевезення у міському та приміському сполученнях.

Виклад основного матеріалу. Перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях зумовлені рядом факторів, які не можна не враховувати під час оцінки ефективності правового регулювання цих правовідносин та його механізму. Ці фактори мають нормативний, організаційний, економічний складники. І це не виключний перелік факторів.

Річ у тім, що, починаючи з 90-х років, Україна зіткнулася із серйозною економічною кризою, зумовленою переходом економіки з планової на ринкову основу. Відсутність достатньої кількості коштів, необхідних для виконання всіх узятих на себе державою зобов'язань, зумовило диверсифікацію галузей економіки за рівнями та галузями. Сфера діяльності міського транспорту не була винятком. Застарілість транспортних засобів і відсутність належного фінансування зумовили занепад комунального транспорту. Проте потреба в організації перевезень залишалась. Саме тому відбулася лібералізація транспортно-ринку, особливо в частині перевезень пасажирів автобусами невеликої місткості.

Комунальний транспорт продовжував виконувати здебільшого соціальну функцію – перевозити пільгові категорії пасажирів, включно з пенсіонерами та мало-забезпеченими особами. Тож практично у всіх містах України сфера перевезень пасажирів комунальним транспортом перетворилася у планово збиткову і потребувала додаткового фінансування з місцевих бюджетів.

У сфері перевезень пасажирів маршрутними таксі на плечі «комерсантів» було частково перекладено цю соціальну функцію: згідно з умовами обслуговування маршрутів перевізники зобов'язані перевозити пільгові категорії громадян. Частково витрати таких перевізників час від часу покривалися місцевими бюджетами, що знову ж таки іноді породжувало або збитковість діяльності перевізників, або конфліктні ситуації з відмовою перевізників у перевезенні пільгових категорій громадян.

Наочним прикладом слугує справа № 607/1061/14-ц від 24 березня 2014 р. [4], яка розглядалася Тернопільським міськрайонним судом. Згідно з її матеріалами позивач (пасажир) просив суд визнати незаконною відмову в перевезенні громадським транспортом, посилаючись на те, що 27 грудня 2013 р. об 11 год. на зупинці «Тубдиспансер» на вул. Микулинецькій водієм ОСОБА_5 йому було відмовлено у пільговому проїзді в маршрутному автобусі № 8, оскільки в автобусі уже перебувало 6 пільгових пасажирів. Цю відмову позивач вважав безпідставною і такою, що суперечить чинному законодавству, а тому просив суд визнати її незаконною, зобов'язати суб'єкта підприємницької діяльності – фізичної особи ОСОБА_3 відшкодувати йому моральну шкоду в розмірі однієї тисячі гривень.

Позивачеві (пасажиrowі) було відмовлено в задоволенні позову з таких підстав. Позивач (пасажиrow) є інвалідом 2 групи. За ст. 38-1 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні», інваліди, діти-інваліди та особи, які супроводжують інвалідів першої групи або дітей-інвалідів (не більше однієї особи, яка супроводжує інваліда або дитину-інваліда), мають право на безоплатний проїзд у пасажирському міському транспорті (окрім метрополітену та таксі), а також всіма видами приміського пасажирського транспорту.

Рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради № 649 від 15 квітня 2011 р. затверджено Умови проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування у м. Тернополі. Згідно з п. 3 цих Умов перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснюватимуться у звичайному режимі руху та в режимі маршрутного таксі.

У судовому засіданні з'ясовано, що автобусні маршрути загального користування, які здійснюють перевезення у звичайному режимі руху, здійснюють перевезення пільгових категорій пасажирів без обмежень і безоплатно, а автобусні маршрути, які здійснюють перевезення в режимі маршрутного таксі, здійснюють безкоштовний проїзд пільгових категорій пасажирів в кількості, визначеній у договорі.

Згідно з п. 2.2.10 договору № 6 на перевезення пасажирів автомобільним транспортом в м. Тернополі в режимі маршрутного таксі, укладеного 1 червня 2011 р. між Організатором (виконавчим комітетом Тернопільської міської ради) та Перевізником, перевізник забезпечує безкоштовний проїзд пільгових категорій пасажирів за власні кошти в кількості 6 чоловік одночасно.

Наведена категорія справ (щодо відмови у здійсненні перевезення) є не одиничною. Є також інші види порушень, невиконання чи неналежного виконання договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях.

Загалом, типологія порушень прав пасажирів зводиться до таких видів: порушення особистих немайнових прав (зневажливе ставлення, лайка, хамське ставлення, вимагання сплати коштів пільговими категоріями пасажирів тощо); завдання шкоди здоров'ю чи смертю пасажирів (як внаслідок ДТП, так і через неухважність водія – притискання дверима голови, рук, ніг пасажирів; випадання пасажирів з транспортного засобу внаслідок того, що двері не були вчасно зачинені); відмова пасажирів в перевезенні; відмова пасажирів в доставці до місця призначення; інше.

Звичайно, пасажири вдаються до захисту своїх порушених прав. І захистові мала б сприяти ст. 16 ЦК України, яка містить досить великий перелік способів захисту порушених прав.

Водночас аналіз цих способів захисту і видів порушень прав пасажирів, правил перевезень пасажирів (послуг населенню з перевезення) міським електричним транспортом [2], залізничним транспортом [1], автомобільним транспортом [3], свідчить, що згада-

ні Правила не містять інших наслідків порушення договірних умов, окрім повернення коштів за проїзд у разі неможливості здійснити перевезення.

Погодимося з позицією А. Штефан, що жоден із загальних способів захисту не може застосовуватися до всіх без винятку цивільних прав [6, с. 41].

Наприклад, специфіка швидкоплинності договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях (умовно назвемо її темпоральною активністю) робить недоречним за цих обставин такий спосіб захисту, як примушування виконання обов'язку в натурі. Приблизно така ж ситуація із визнанням права. Формальна логіка підказує, що чи не єдиними способами захисту прав пасажирів, і то залежно від виду порушення його прав невиконанням чи неналежним виконанням договору залишається відшкодування моральної та матеріальної шкоди, повернення вартості проїзду (у разі невиконання договору).

Ми з розумінням ставимося до ситуації, що характер порушень прав пасажирів теж може бути масовим. Скажімо, у разі поломки транспортного засобу і незабезпечення перевезення пасажирів іншим транспортним засобом протягом короткого періоду має тягнути за собою нормативне закріплення сум компенсацій, оскільки такий спосіб захисту порушених прав пасажирів є найбільш виправданим за цих обставин: він знімає тягар необхідності доведення кожним пасажиром факту завдання шкоди йому (ім) перевізником.

Щоправда, за таких обставин постає дилема справедливості застосування протоколу обмеженої відповідальності перевізника, але практика свідчить про виправданість застосування подібних обмежень під час перевезень повітряним транспортом.

Основна відмінність цього виду перевезення від, скажімо, міжміського, міжобласного, міжнародного сполучення полягає у масовості, швидкоплинності, специфіці укладання договору, відсутності ідентифікації особи та іншого. Йдеться про особливості цивільно-правового регулювання правовідносин, договірне регулювання, про захист цивільних прав, цивільно-правову відповідальність.

Скажімо, купуючи квиток на автостанції для проїзду до певного населеного пункту, ми укладаємо договір, в якому зазначаються номер місця в транспортному засобі та час відправлення. Подорожуючи містом, пасажир сплачує за проїзд у транспортному засобі. При цьому відсутні такі поняття, як місце проїзду, оскільки пасажир займає вільне місце, а за відсутності – проїзд відбувається «стоячи на ногах»; час відправлення та час прибуття. Схема такого перевезення виглядає досить просто: зайшов – оплатив – доїхав – вийшов. На вимогу можна отримати ще й квиток.

Загалом, в цій схемі перевезення пасажирів немає нічого негативного, але в тому разі, якщо пасажир досягнув мети договору – доїхав до місця призначення.

Якщо ж пасажирів було відмовлено в перевезенні або в процесі перевезення було порушено особисті немайнові чи майнові права, виникає потреба в захисті цивільних прав особи. І тут специфіка вибо-

ру способу захисту порушеного права особи пасажира базується на об'єктивних передумовах для того – порушення впливає саме з договору перевезення пасажира (як невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язань перевізником) чи на основі позадоговірних зобов'язань? Ст. 928 чинного ЦК України дає відповідь на це питання, закріплюючи, що відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира, визначається відповідно до гл. 82 цього Кодексу, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

Конструкція цивільно-правового договору з притаманними їй властивостями укладання договору, формування його умов, забезпечення виконання, захисту прав сторони договору у разі невиконання чи неналежного виконання договірних умов, зокрема, шляхом притягнення до цивільно-правової відповідальності з впевненістю дає змогу використовувати її як ефективний засіб цивільно-правового регулювання цивільних правовідносин між їхніми учасниками. Особливо, коли йдеться про те, що предметом цих правовідносин виступає послуга – послуга з перевезення пасажира.

Спосіб задоволення потреби пасажира шляхом використання того чи іншого виду транспорту, а точніше – властивостей відповідних видів транспорту, дає змогу з розумінням ставитися до них, оскільки вони є об'єктивним чином зумовлені технічними властивостями цих видів транспорту. Саме вони в принципі накладають той специфічний відбиток на особливості виконання договору, який знаходить свій прояв у відповідних актах цивільного законодавства, включно з Правилами надання послуг із перевезення пасажирів.

Висновки. Захист прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученнях полягає у допустимих засобах відновлення порушених прав, які зумовлені характером зобов'язань перевізника, формалізованих у змісті відповідної договірної конструкції; діях, які породжують порушення прав пасажирів, – проявляється, як правило, у відшкодуванні завданої матеріальної чи моральної шкоди, компенсаційних виплатах у разі каліцтва, іншого ушкодження здоров'я або смерті пасажира.

Оскільки захист прав пасажира і цивільно-правова відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання договору – близькі за сутністю та наслідками категорії, вони фактично є взаємозалежними.

Фактично мається на увазі те, що з позицій постраждалого пасажира йдеться про захист його порушеного права, а з позиції перевізника – про притягнення його до цивільно-правової відповідальності. Щоправда, останнє (притягнення особи, яка не виконала чи неналежним чином виконала свої зобов'язання) пов'язане із застосуванням процесуальних норм і виражається у несприятливих наслідках неправомірної поведінки для перевізника.

Крім того, захист права пасажира і притягнення до відповідальності перевізника виконують частково різні завдання і переслідують не завжди одну й ту саму мету. Наприклад, якщо захист прав пасажира має на меті відновити його порушене право, задовольнити інтерес, компенсувати матеріальні збитки, відшкодувати моральну шкоду, то притягнення перевізника до відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору полягає у стягненні з перевізника на користь постраждалого пасажира зазначених вище сум, що ставить перевізника у невідгідне матеріальне становище, спрямоване на превенцію і публічний осуд [7, с. 36] (як оцінка протиправності поведінки перевізника) як запобіжну міру, спрямовану на забезпечення правопорядку загалом, забезпечення стабільності та урегульованості правовідносин і так далі.

Подібна ситуація із застосуванням як способу захисту порушеного права наслідку неналежного виконання договірних зобов'язань, передбаченого ст. 611 ЦК України (припинення зобов'язання або розірвання договору); ст. 651 ЦК України, – вимоги про зміну договору або вимог про його розірвання [8, с. 343].

Усвідомлюємо також той факт, що за сучасного науково-технічного прогресу, зваженого підходу до організації перевезень можливо уникнути ряд порушень. Наприклад, порушення прав пасажирів, пов'язаних чи то з неухважністю водія, чи то зі збігом обставин, наслідком чого стає випадання людей з автобусів через відчинені двері, придавлювання частин тіла пасажирів дверима тощо, можна уникнути шляхом модернізованого підходу до використання протоколу безпеки транспортних засобів із використанням електронних датчиків і систем (заборона руху, автоматичне відкривання дверей чи то, навпаки, заборона закривання тощо). Питання, пов'язані з перевезенням пільгових категорій пасажирів, також може бути вирішене шляхом переходу на електронну систему оплати чи ідентифікації осіб, використання ID-карток пільговиків тощо (при цьому оплата може здійснюватися або онлайн, або шляхом перерахування вартості проїзду органами соціального захисту перевізникам на основі електронного звіту про реальну кількість пільгових пасажирів, дані про які фіксуватимуться за допомогою електронних пристроїв).

Водночас визнаємо, що захист порушених прав пасажира не є самоціллю. Правильним є встановлення причин порушень цих прав і запобігання їхнім проявам, аніж вжиття заходів захисту. Проте нині немає надійних гарантій від тих ситуацій, коли сторона договору, попри механізм правового регулювання, встановлений порядок відповідальності і механізму захисту прав особи, вчиняє правопорушення. У подібних ситуаціях без ефективного захисту не обійтися – права постраждалої особи мають бути відновлені.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1196 від 27 грудня 2006 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#n598>.
2. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF>.
3. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>.
4. Справа 607/1061/14-ц від 24 березня 2014 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/39438174>.
5. Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 р. № 1045. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1045-2012-%D0%BF>.
6. Штефан А. Цивільно-правові способи захисту авторського права і суміжних прав. *Теорія і практика інтелектуальної власності*. 2009. № 2. С. 41–42.
7. Малєин Н.С. Понятие и основания имущественной ответственности. *Советское государство и право*. 1970. № 12. С. 36–37.
8. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики: монографія. Київ: «Алерта», 2017. 494 с.