

ЗАКОНОДАВЧА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ПОСЛУГ ЗА УЧАСТЮ ПАСАЖИРІВ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В МІСЬКОМУ ТА ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

LEGISLATIVE REGULATION OF OBLIGATIONS TO PROVIDE SERVICES WITH THE PARTICIPATION OF PASSENGERS UNDER A CONTRACT OF CARRIAGE IN URBAN AND SUBURBAN TRAFFIC

Ніколаснко І.Р.,

*аспірант кафедри цивільного права
Запорізького національного університету*

Стаття присвячена дослідженню специфіки правовідносин з перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях та особливостей їх цивільно-правового регулювання. На переконання автора, особливості цих правовідносин зумовлені особливостями організації транспортного процесу в містах і передмісті, особливостями експлуатації транспорту й накладають відбиток на механізм їх правового регулювання. Розуміння цих структур, а також транспортних традицій дає змогу вирішувати питання модернізації механізму правового регулювання правовідносин, удосконалення законодавства, забезпечення прав пасажирів через створення необхідних гарантій належного виконання перевізниками своїх зобов'язань, а в необхідних випадках захисту прав пасажирів.

Ключові слова: споживач, пасажир, договір перевезення, зобов'язання за договором перевезення пасажирів, захист цивільних прав, відповідальність за договором перевезення пасажирів.

Стаття посвящена исследованию специфики правоотношений по перевозке пассажиров в городском и пригородном сообщениях и особенностей их гражданско-правового регулирования. По мнению автора, особенности этих правоотношений обусловлены особенностями организации транспортного процесса в городах и пригороде, особенностями эксплуатации транспорта и накладывают отпечаток на механизм их правового регулирования. Понимание этих структур, а также транспортных традиций позволяет решать вопросы модернизации механизма правового регулирования правоотношений, усовершенствования законодательства, обеспечения прав пассажира через создание необходимых гарантий надлежащего исполнения перевозчиками своих обязательств, а в необходимых случаях защиты прав пассажиров.

Ключевые слова: потребитель, пассажир, договор перевозки, обязательства по договору перевозки пассажира, защита гражданских прав, ответственность по договору перевозки пассажира.

The article is devoted to the research of the specifics of legal relations concerning the transportation of passengers in urban and suburban connections and the peculiarities of their civil-law regulation. According to the author, the peculiarities of these legal relations are determined by the peculiarities of the organization of the transport process in cities and suburbs, the peculiarities of the operation of transport and imprint on the mechanism of their legal regulation. Understanding of these structures as well as transport traditions allows to solve issues of modernization of the mechanism of legal regulation of legal relations, improvement of legislation, provision of passenger rights through the creation of the necessary guarantees for the proper performance by carriers of their obligations, and in necessary cases – the protection of passenger rights.

Key words: consumer, passenger, contract of carriage, obligations under a passenger transportation agreement, protection of civil rights, liability under a passenger transportation contract.

Поява транспорту, здатного швидко перевозити велику кількість людей, стала віхою в житті суспільства. Відбулися значні соціально-економічні зміни, пов'язані з масовим переміщенням людей. Змінилося уявлення про відстань і час. Змінилася інфраструктура міст і їх околиць. Саме залізниця та міський колійний транспорт починають відігравати ту велику роль, про яку йшлося вище. Але сам транспорт та організація його функціонування потребували значних фінансових вкладень, що призводило до монополізації ринку перевезень. Отже, власники колії та транспортних засобів починають диктувати свої умови перевезень, які були орієнтовані на отримання доходів. Крім того, вони були зацікавлені в отриманні доходу й у відсутності відповідальності за свою діяльність (за договором перевезення), звичайно, окрім випадків каліцтва чи спричинення смерті пасажирів з вини перевізника.

Тому традиційним для цієї сфери правовідносин стала орієнтація на інтереси перевізника, усвідом-

лення транспортної сфери як однієї зі сфер економіки, одного з видів підприємницької діяльності. Пізніше з'явилося усвідомлення ролі транспорту у виробничій сфері [1, с. 4].

Загалом ця тенденція стала властивою для подальшого розуміння ролі транспорту в житті суспільства, щоправда, вже з урахуванням, власне, особистих потреб та інтересів приватних осіб у пересуванні. Це відображено в Законі України «Про транспорт» від 10.11.1994. Так, згідно зі ст. 1 згаданого Закону, транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва й покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [2].

Подальше утвердження прав людини, орієнтація на її права, свободи й інтереси стали візитною картою кінця ХХ століття, яке базувалося на людиноцентристській теорії. Так, і Конституцією України 1996 року в ст. 3 закріплено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і без-

пека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю, а права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Тому визначальним стало те, що держава взяла на себе відповідальність перед людиною за свою діяльність, а утвердження й забезпечення прав і свобод людини визнано головним обов'язком держави, в тому числі й у сфері забезпечення реалізації права особи на свободу пересування.

Традиції правового регулювання діяльності транспорту у сфері перевезень пасажирів входять певною мірою в конфлікт із положеннями Конституції України та Цивільного кодексу України, що зумовлює потребу в переорієнтації вектору спрямованості правового впливу передусім на інтереси й потреби пасажирів як споживачів, що, звісно, не виключає фактору ролі та функціонального призначення транспорту в публічній сфері – економіці, безпеці тощо.

Створити гнучкий механізм правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях, орієнтований на одночасне задоволення публічних (виробництва, оборони, безпеки, охорони довкілля) та приватних інтересів окремих осіб, який би ґрунтувався на пріоритеті верховенства права й забезпеченні прав і свобод людини, – складне завдання компромісу.

Вагомий внесок у дослідження сфери особливостей правового регулювання цивільних правовідносин, у тому числі сфери надання послуг з перевезення пасажирів, зробили науковці, серед яких – С.С. Алексєєв, В.В. Вітрянський, Г.Ф. Шершеневич, К.К. Яічков, В.А. Єгізаров, О.А. Пушкін, С.О. Погрібний, А.М. Запорожець, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова, Д.В. Боброва, С.М. Бервено, В.І. Борисова, Р.Б. Шишка, І.В. Спасиво-Фатєєва, Ю.О. Заїка, З.В. Ромовська, А.В. Луць, Є.О. Харитонов, А.В. Коструба, О.О. Кот, А.Б. Гриняк, С.С. Бичкова, О.В. Клепікова, Є.Д. Стрельцова, С.В. Резніченко, І.О. Безлюдько, І.В. Булгакова, О.В. Клепікова, Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, А.В. Мілашевич, О.В. Літвінова, Г.В. Самойленко, О.М. Нечипуренко, А.А. Телестакова, М.А. Тарасов та ін.

На окрему увагу заслуговують праці О.М. Нечипуренка [3], який присвятив своє дослідження особливостям цивільно-правового регулювання пасажирів таксі, й А.О. Мінченка [4], предметом наукової уваги якого став договір перевезення пасажирів залізничним транспортом.

Водночас необхідних досліджень щодо особливостей цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів у міському та приміському сполученнях не проводилось. Зважаючи на домінуючу в чисельному еквіваленті роль масових перевезень пасажирів саме в цих сполученнях, наявність недоліків і прогалин правового регулювання правовідносин у цій сфері, виникає нагальна потреба в з'ясуванні відповідності нормативно-правового й автономного регулювання правовідносин у цій сфері.

Автор має на меті виявити особливості правовідносин у сфері перевезень пасажирів у міському та приміському сполученнях, з'ясувати їх залежність

від специфіки функціонування транспорту, щоб установити ступінь відповідності позитивного права потребам регулювання правовідносин, а за необхідності внести пропозиції щодо вдосконалення законодавства в означеній сфері суспільних відносин.

Прийняття Цивільного кодексу (далі – ЦК) України 2003 року стало новою точкою відліку в українській цивілістиці. Докорінні принципові зміни торкнулися майже будь-яких відносин майнового й особистого немайнового характеру. Передусім це зумовлювалося новими підходами, орієнтованими на регулювання приватних відносин на основі загальних засад цивільного законодавства, що мали приватноправовий характер.

Як зазначила Н.С. Кузнєцова, реанімація приватноправових начал у цивільному праві на сучасному етапі зумовила відновлення й принципу свободи договору, невід'ємною частиною якого стала можливість не лише встановлювати в договорі основні права й обов'язки сторін та умови їх реалізації, а й передбачати підстави й обсяг цивільно-правової відповідальності за їх порушення [5, с. 361].

Це стало загальним правилом. Однак транспортне законодавство, яке є спеціальним щодо ЦК України та інших актів цивільного законодавства, змінюється повільніше. Причин тому – дві. Перша – традиції, друга – специфіка. Обидві вони взаємно зумовлені.

Г.Ф. Шершеневич свого часу писав, що залізничне перевезення за своїм економічним значенням має деякі особливості, які зумовлюють відступи від загальних правил про перевезення [6, с. 213].

Пізніше, в радянську епоху, сталою стала традиція розробляти транспортні статuti й кодекси відповідними міністерствами (за видами транспорту), що зумовлювало особливість підзаконного регулювання правовідносин з перевезення за видами транспорту, на що звертав увагу В.В. Вітрянський [7, с. 66]. У тому були свою плюси та мінуси. Плюс – урахування особливостей кожного виду транспорту окремо. Мінус – проблема взаємодії різних видів транспорту, дещо різні підходи до регулювання одних і тих самих, по суті, правовідносин, але на різній платформі. Як наслідок – відсутність гармонії, уніфікації; унікальність механізмів правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів різними видами транспорту.

За таких обставин законодавець у ст. 908 ЦК України звернувся до бланкетного регулювання, закріпивши, що загальні умови перевезення визначаються ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Разом із тим прогресивним стало положення, яке надійно закріпилося в ч. ч. 1 і 3 ст. 908 ЦК України: перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення, що визначає його умови, щоправда, якщо інше не обумовлене ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, які видаються відповідно до них.

Знаменним стало й те, що зазначені акти не містили й не містять змістовних гарантій забезпечення реалізації прав пасажирів, виражених у несприятливих наслідках для перевізників (санкціях), які прийнято називати умовами відповідальності перевізника.

Отже, якщо зосередити увагу на нормативних особливостях правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях, то варто звернутися до положень Законів України: «Про транспорт» від 10.11.1994, «Про автомобільний транспорт» від 05.11.2001, «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996, «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004, Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого Постановою Ради Міністрів СРСР від 15.10.1955, Статуту автомобільного транспорту УРСР від 27.06.1969, Статуту залізниць України від 06.04.1998, Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України від 27.12.2006 [8], Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту від 18.02.1997 [9], Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом від 23.12.2004 [10] тощо.

Разом із тим, попри існування такого розгалуженого розмаїття нормативно-правових актів, простежується одна цікава закономірність, яка дає змогу зрозуміти цілу низку істотних висновків:

- правовідносини з перевезення пасажирів виникають на підставі договору;

- його умови містяться здебільшого в нормативно-правових актах, наведених вище, що, тим не менше, не применшує ролі самого договору;

- договір має декілька значень і тому виконує декілька функцій: він є підставою виникнення правовідношення (юридичний факт і правочин); є самим договірним правовідношенням, яке виникає з цієї підстави [11, с. 23]; є підставою виникнення зобов'язань у сторін; конкретизує права й обов'язки учасників правовідносин з перевезення пасажирів. Погодимося з позицією О.О. Красавчикова, що є недопустимим отождоження умов договору з тими правами й обов'язками, які виникають на підставі договору. Умови є елементами домовленості, що становлять зміст договору. Натомість права й обов'язки є змістом конкретного цивільного правовідношення [12, с. 440];

- сутність договірних зобов'язань зводиться загалом до тих, які закріплено в договірній конструкції самостійного підтипу договору про надання послуг – послуг з перевезення (пасажирів): у перевізника – здійснити доставку пасажирів до місця призначення, у пасажирів – сплатити вартість проїзду (ч. 1 ст. 910 ЦК України);

- у сучасних умовах має місце більше відмінностей у здійсненні правового регулювання перевезень

пасажирів у міському та приміському сполученні порівняно з міжміськими, міжобласними, міжнародними тощо перевезеннями (де квиток придбавається завчасно, з резервуванням конкретного місця в транспортному засобі, що дає підстави говорити про консенсуальність договору), аніж у міському та приміському сполученні за видами транспорту (де, як правило, йдеться про реальну форму договору).

Напевно, варто визнати, що нині не існує для пасажирів істотних відмінностей між колісним і рейковим транспортом чи способом приведення в рух транспортного засобу (двигуном внутрішнього згоряння чи електродвигуном; фізичною тяговою силою коней тощо); способом переміщення – під землею, по воді, на поверхні землі чи над поверхнею землі (функціонування монорельсів, на повітряній подушці тощо). Більшого значення має сам факт доставки, маршрут, швидкість перевезення, своєчасність (відповідно до розкладу), зручність і комфорт, ну, звичайно, ціна (зумовлена економічними чинниками на різних видах транспорту, включаючи нормативні обмеження чи визначення вартості перевезення чи тарифу);

- загальними для всіх перевезень будь-яким видом транспорту в міському та приміському сполученні є масовість перевезень, відсутність формальностей з оплати проїзду, відсутність ідентифікації сторони договору; відсутність умов щодо відповідальності перевізника за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів;

- допустимість забезпечення правового регулювання (відповідно до сфери використання транспорту і його функціонального призначення), – перевезень пасажирів у міському та приміському сполученні, – на основі уніфікованого підходу до діяльності муніципального транспорту (тут йдеться не про форму власності на транспортні засоби, а про місце його функціонування та його соціальне призначення – забезпечити населення перевезеннями) на основі єдиних уніфікованих норм.

Отже, через призму зазначених характеристик убачається виправданим відхід від традиційного позитивістського регулювання правовідносин за видами транспорту й перехід до правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні на основі єдиного уніфікованого акта, який стосується однакових за сутністю зобов'язань (виходячи з досвіду Франції, Німеччини, Швейцарії, Австрії, де йдеться про діяльність муніципального транспорту й вимоги до забезпечення прав пасажирів як споживачів транспортних послуг на основі комплексного уніфікованого транспортного законодавства та законодавства про захист прав споживачів, яке забезпечує захист їхніх прав та інтересів як споживачів транспортних послуг).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. Харків: ХНУВС, 2003. 182 с.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
3. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. Одеса, 2008. 20 с.
4. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. Київ, 2011. 22 с.
5. Кузнєцова Н.С. Вибрані праці. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
6. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права: По изд. 1914 г. Москва: Спарк, 1994. 335 с.
7. Витрянский В.В. Договор перевозки. Москва: Статут, 2001. 526 с.
8. 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>.
9. 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>.
10. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#n598>.
11. Забоев К.И. Правовые и философские аспекты гражданско-правового договора. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003. 278 с.
12. Советское гражданское право: в 2 т. / под ред. О.А. Красавчикова. Москва: Высшая школа, 1985. Т. 1. 544 с.