

МЕХАНІЗМ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

THE MECHANISM OF CIVIL LAW REGULATION OF PASSENGER TRANSPORTATION IN THE CONDITIONS OF MODERN GLOBALIZATION PROCESSES

Самойленко Г.В.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права
Запорізького національного університету

У статті досліджуються елементи та особливості функціонування механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів у сучасних умовах та детермінанти, які впливають на його ефективність. Автором звертається увага на відмінності в підходах до регулювання досліджуваних правовідносин у позитивному праві України, країн ЄС та ЄС, що, зважаючи на євроінтеграційні процеси, зумовлює необхідність теоретичних осмислень у цій сфері.

Ключові слова: механізм правового регулювання, правовідносини, перевезення пасажирів, суб'єктивне право, уніфікація, гармонізація законодавства.

В статье исследуются элементы и особенности функционирования механизма гражданско-правового регулирования перевозок пассажиров в современных условиях и детерминанты, влияющие на его эффективность. Автор обращает внимание на существующие различия в подходах к регулированию исследуемых правоотношений в позитивном праве Украины, стран ЕС и ЕС, что, несмотря на евроинтеграционные процессы, вызывает необходимость теоретических осмысления в данной сфере.

Ключевые слова: механизм правового регулирования, правоотношения, перевозки пассажиров, субъективное право, унификация, гармонизация законодательства.

The article explores the elements and peculiarities of the mechanism of civil law regulation of passenger transportation in modern conditions and determinants that influence its efficiency. The author focuses on the existing differences in the approaches to regulating legal relations in the positive law of Ukraine, the EU and the EU, which, in view of the European integration processes, necessitates theoretical concepts in this field.

Key words: mechanism of legal regulation, legal relations, passenger transportation, subjective law, unification, harmonization of legislation.

Постановка проблеми та її актуальність. У загальній теорії права було вироблено категорію механізму правового регулювання, яка відображає його елементи та особливості взаємодії, засоби правового впливу та процеси, які відбуваються впродовж правового регулювання правовідносин і дозволяють осмислити правове регулювання як функціонувальну систему, виявляти фактори впливу на неї, судити про її ефективність. Водночас більшістю науковців визнається, що цей механізм має свої рівні: загальнотеоретичний, галузевий та інституційний, що зумовлене як особливостями правовідносин, так і завданнями, які ставляться перед різними галузями системи права. Недарма поділ на галузі системи права відбувається на основі критерію особливостей предмета та методу правового регулювання [1, с. 240].

Існує і традиційний підхід, який ґрунтується на поділі права на публічне та приватне, що є проявом дихотомії права і відображає коло інтересів, які є предметом правового регулювання залежно від суб'єктного складу учасників правовідносин [2, с. 7].

Загалом, категорія механізму правового регулювання є універсальною, що не виключає існування його специфіки щодо сфери конкретних правовідносин і умов. Саме ця специфіка, зважаючи на забезпечення урегульованості правовідносин у різних

сферах, різних країнах, вимагає застосування різних засобів правового впливу на поведінку учасників, має ту притаманну їм особливість, яка має значний як науковий, так і практичний інтерес. Адже в обох випадках переслідується одна мета – створення сприятливих умов для нормального перебігу правовідносин, комфортних умов реалізації суб'єктивних прав та обов'язків, можливість захисту порушених прав та охоронюваних законом інтересів.

Сфера надання транспортних послуг пасажирів є своєрідною сферою людського буття, в якій фізичні особи реалізують належне їм право на свободу пересування. Перевезення вже давно стали невід'ємною частиною життя сучасної людини. У контексті цього дослідження йдеться про ту окрему сферу, коли пересування особи у просторі здійснюється не самотійно, а іншим суб'єктом (як правило, за допомогою певного транспортного засобу).

Глобалізаційні процеси останніх десятиріч унесли істотні корективи практично в усі сфери людського буття і викликали необхідність трансформації навіть на рівні правових систем.

Нами усвідомлено і визнано декілька похідних від цих процесів чинників, серед яких сучасне новітнє осмислення прав і свобод людини (на основі концепції природних прав людини й антропологічного підходу); науково-технічний прогрес, зокрема у сфері

комп'ютерних, електронних, цифрових технологій, упровадження його здобутків у реальне життя (в результаті чого визнано існування електронної форми правочину); прагнення до уніфікації категорій та понять, механізмів правового регулювання праввідносин у різних країнах світу, що спрощує цивільний обіг та сприяє створенню ефективного універсального механізму захисту прав учасників праввідносин (у сфері транспорту – перевізників та пасажирів).

Водночас наразі спостерігаються й зворотні процеси, зумовлені прагненням в окремих країнах до збереження національних механізмів правового регулювання праввідносин на основі притаманних їм підходів. Прикладом є різноманітність підходів в окремих країнах ЄС та в Україні до спрямованості механізму правового регулювання праввідносин із перевезення пасажирів, зокрема соціологічний, природничий, позитивістський, нормативістський та ін., що ускладнює процес гармонізації, або ж іншими словами, зближення правових систем.

Певною проблемою є різниця в застосуванні правових засобів у країнах ЄС, які базуються на засобах споживчого законодавства та в Україні, якій у сфері правового регулювання перевезень пасажирів притаманне застосування так званого спеціалізованого транспортного законодавства. І якщо у першому випадку йдеться про права пасажирів та наслідки їх порушення, а втручання держави у сферу забезпечення урегульованості праввідносин у сфері перевезень є мінімальним (залежно від виникнення проблем), то національному праву властивий позитивістський підхід, спрямований на «повне» регулювання досліджуваних праввідносин у класичних традиціях механізму цивільно-правового регулювання.

Практика свідчить, що обидва підходи мають свої недоліки, що не дозволяє судити про більшу чи меншу ступінь ефективності цих механізмів у сфері правового регулювання праввідносин із перевезення пасажирів, що зумовлює подальший глибокий правовий аналіз елементів та правових засобів цього механізму.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед «базових» дослідників механізму правового регулювання, чий праці беруться за основу суджень та аргументів, слід назвати М. Александрова [3], С. Алексеєва [4], Л. Явич [5] та ін.

Особливостям механізму та принципам регулювання договірних відносин у цивільному праві України присвячено монографічне дослідження С. Погрібного [6]. Вагомий вклад у справу дослідження механізму правового регулювання цивільних праввідносин уніс В. Яроцький, який зосередив свою увагу на його стадіях [7, с. 18–24], та Р. Шишка, присвятивши статтю механізму правового регулювання перевезень [8, с. 120–125].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується стаття. Динаміка сучасних відносин зумовлює стан, за якого вимагається кореляція механізму правового регулювання праввідносин із перевезення пасажирів.

Якщо на доктринальному рівні вже вироблено окремі критерії, які повинні бути покладені в основу оновленого механізму (пріоритетність інтересів пасажирів; забезпечення рівних та реальних можливостей реалізації належних суб'єктивних прав, які витікають із договору перевезення та прав, які витікають із правового статусу особи взагалі; закріплення права особи на безпеку як на рівні спеціалізованого транспортного законодавства, так і на загальноцивільністичному рівні в статусі «парасолькового» права), позитивне право є застарілим, неуніфікованим як на рівні різних видів транспорту, так і в тому, що стосується гармонізації законодавства України до законодавства ЄС. Такий стан потребує подальших наукових розвідок та впровадження результатів у чинне позитивне право України.

Мета роботи – установити окремі елементи механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів та особливості, надати цілісну цивільно-правову характеристику існуючому механізму правового регулювання досліджуваних праввідносин, виявити чинники та тенденції впливу на нього факторів, зумовлених сучасними глобалізаційними процесами.

Виклад основного матеріалу. Цивільні праввідносини існують не самі по собі, а в конкретних умовах (державі, правовій системі, домінуючій доктрині). Вплив має і правозастосовна практика). Не є винятком і праввідносини з перевезення пасажирів, яке може здійснюватися різними видами транспорту.

Нами неодноразово висловлювалася позиція, що на сучасному етапі розвитку людства все більшої популярності набуває ідея пріоритетності прав людини, що віднайшло свій прояв у концепції антропологічного підходу в праві. Важливу роль у цьому процесі відіграла Декларація прав людини ООН 1948 р., ст. 1 якої закріпила, що «Усі люди народжуються вільними і рівними у своїх достоїнстві і правах. Вони наділені розумом і совістю і повинні ставитися один до одного в дусі братерства» [9].

Серед прав і свобод, закріплених у ній, із погляду на спрямованість нашого дослідження виокремлюємо право на свободу пересування. У ст. 13 Декларації закріплено, що кожна людина має право вільно пересуватися і обирати собі місце проживання у межах кожної держави.

В Україні це право закріплене в ст. 33 Конституції 1996 року та ст. 313 Книги 2 Особисті немайнові права фізичної особи ЦК України 2003 р.

Для України закріплення цього права було надзвичайно важливою подією, зважаючи на те, що за радянських часів громадяни були обмежені в можливостях його реалізації. Цьому сприяла існуюча система, яка налічувала інститут «прописки», який істотним чином обмежував можливості здійснення цього права. 14 листопада 2001 року Рішенням Конституційного Суду України у справі № 1-31/2001 інститут «прописки» було скасовано.

«Свобода», «ідея свободи», незважаючи на удану простоту цих категорій, є достатньо важким

предметом для розуміння, а тим більше для практичного застосування у нормах, інститутах, процедурах, відносинах суспільного буття, механізмі правового регулювання і т.д. [10, с. 23].

Проаналізувавши ту частину позитивного права, яка спрямована на врегулювання правовідносин із перевезення пасажирів, ми дійшли певних висновків, які дозволяють охарактеризувати, на нашу думку, існуючий механізм правового регулювання в цій сфері:

- механізм цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, сформований у радянську епоху, зберіг притаманні йому риси тієї історичної епохи;

- транспортні статuti та кодекси (окрім Повітряного кодексу України, який двічі оновлювався за останні кілька років) є здебільшого, застарілими і не задовольняють сучасні умови та вимоги ринкової економіки та спрямованості орієнтації правового регулювання на людину, властиві приватному праву;

- він є детермінований особливостями експлуатації відповідних видів транспорту (авто-, залізничним, повітряним, річковим, морським) та існуючими традиціями його функціонування;

- спрямованість існуючого механізму більше на забезпечення правового регулювання «транспортної» сфери, ніж на забезпечення реалізації прав та інтересів пасажирів;

- традиційно є відсутньою взаємодія різних видів транспорту між собою, що ускладнює його використання пасажирів (у більшості країн ЄС вже запроваджено використання «єдиного квитка» для проїзду різними видами транспорту до місця призначення. Така технологія використовується в міському та приміському сполученні);

- наразі він конкурує зі споживчим законодавством, яке застосовується лише в частині, в якій відсутнє відповідне правове регулювання правовими засобами транспортного законодавства;

- норми позитивного права «відстають» від змін у формуванні фактичних відносин, зумовлених глобалізаційними процесами та процесами впровадження досягнень науки, техніки, інформаційних технологій у сферу перевезень пасажирів, що потребує відповідного реформування транспортного законодавства;

- існуючий механізм правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів не є гармонізованим до законодавства ЄС, зокрема до Регламенту (ЄС) № 1371/2007 від 23.10.2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» [11] та Регламенту (ЄС) № 181/2011 від 16.02.2011 р. «Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004» [12];

- договір виконує роль юридичного факту, а не регулятора цивільних відносин між перевізником та пасажиром;

- особливістю досліджуваного механізму є те, що через специфіку діяльності транспорту як транспорту загального користування означений договір, який характеризується як публічний договір про при-

єднання, не здатен застосуванням автономного регулювання забезпечити «компроміс» інтересів перевізника та пасажирів на засадах рівності, закріплених у ст. 3 ЦК України, що потребує застосування засобів імперативного впливу як меж здійснення прав перевізника (з метою запобігання зловживання ним належними правами);

- так, цивільно-правовий договір, який є елементом механізму, є разом із нормами позитивного права нормою права юридичним фактом, із яким пов'язується виникнення конкретних правовідносин (юридичний факт, із яким пов'язується переростання ідеальної моделі поведінки учасників, закріпленої в правовій нормі у конкретне правовідношення), і правовідношенням, у якому учасники реалізують суб'єктивні права та обов'язки;

- наявні неоднакові підходи та критерії до способів укладання договорів перевезення, виконання та припинення на різних видах транспорту (що зумовлене відсутністю уніфікації законодавства під час перевезень різними видами транспорту в Україні);

- не містить чітких умов, підстав та порядку для обмежень суб'єктивного цивільного права (з договором перевезення) на рівні законів. Лише в окремих підзаконних актах містяться підстави для таких обмежень, при тому, що умови та порядок їх не визначені. Така ситуація не відповідає вимогам Конституції, яка містить норму прямої дії, тому забороняється будь-яке обмеження прав людини інакше як на підставі закону;

- правовий статус учасників правовідносин із перевезення є недостатньо визначеним, має неоднакові прояви в актах транспортного законодавства під час перевезень різними видами транспорту (йдеться про правовий статус пасажирів, який «плаває» від моменту входження на територію вокзалу до моменту укладання договору перевезення на різних видах транспорту; правовий статус «агентів» (що, до речі, не притаманне національному підходу, закріпленому в ЦК України, а тому не дозволяє виходити за рамки концепції «представництва»), які сприяють чи то укладанню договору перевезення, чи то організації перевезення, чи то є фактично перевізниками за договором, проте такими, які декларують свій статус як «цифровий сервіс» чи суб'єкт надання інформаційних послуг, що додає труднощі в правозастосуванні, особливо в умовах «правового вакууму» з цього питання;

- механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів є недосконалим та малоефективним. Норми транспортного законодавства, як правило, або взагалі не містять норм щодо відповідальності перевізника, або ж передбачають його обмежену відповідальність (у сфері повітряних перевезень пасажирів).

Так, у намаганні охарактеризувати цей механізм, нами було виявлено ряд методологічних вад (авторське бачення) загальнотеоретичного характеру. Не варто змішувати «механіку» й «енергію», яка призводить у рух цю механіку, як і стадії (етап створення механізму та етап користування ним, чи точніше сказати, його функціонування). Це дає під-

стави для усвідомлення того, що не можна ототожнювати механізм правового регулювання із самим правовим регулюванням (механізм – це сукупність елементів, які приводяться у рух рушійною силою. Нею має визнаватись діяльність). Саме ж правове регулювання проходить певні стадії (правотворчості, правореалізації та правозастосування) та функціонує завдяки волі суб'єкта регулювання (містить мету і інтерес), його діяльності, яка пов'язана з використанням правових засобів (засобів правового впливу, які можна визнати способами використання механізму) (в цивілістиці вони встановлюються як імперативно, так і автономно).

На думку С. Алексєєва вони зводяться до таких: норма права, правовідношення, акти реалізації суб'єктивних прав і обов'язків [13, с. 34]. Такого підходу дотримується і О. Скакун [1, с. 499]. На переконання С. Погрібного у сфері регулювання договірних відносин такими є норми права, юридичні факти, суб'єктивні юридичні права та обов'язки, їх здійснення, захист порушених цивільних прав та інтересів (допоміжний елемент) [6, с. 49]. О. Родионова відносить до елементів механізму також діяльність, обґрунтовуючи свою позицію тим, що сама по собі норма без дій не здатна впливати на відносини [14, с. 72]. В. Яроцький звертається до стадій механізму правового регулювання, аналізуючи механізм у динамічному аспекті [7, с. 18], що, по-суті, є функціонуванням механізму або ж самим правовим регулюванням.

У намаганні охарактеризувати специфіку правового регулювання цивільних правовідносин більшість авторів (включаючи автора) під час дослідження питання механізму правового регулювання намагаються «приписати» не властиві йому елементи. Самі по собі елементи є незмінними. Ефективність же функціонування механізму залежить від змістовного наповнення його елементів і правових засобів впливу на них.

Висновки. Отже, наведені вище аргументи можуть бути підставою для таких суджень. Правове регулювання перевезень пасажирів є недосконалим, чому сприяє архаїчність норм, які його забезпечують, відсутність єдиних підходів до спрямованості правового регулювання на основі орієнтованості на забезпечення прав людини. Така єдність, на наше переконання, могла б бути забезпечена шляхом розробки та прийняття Транспортного кодексу України, гармонізованим до міжнародних актів із прав людини та з регулювання транспортних правовідносин, зважаючи на тенденцію євроінтеграційного процесу, – до законодавства ЄС у досліджуваній сфері, – який містив би загальні уніфіковані положення щодо співвідношення норм публічного та приватного права у сфері правового регулювання перевезення пасажирів, визначення правового статусу суб'єктів (особливості здійснення прав, їх межі; питання підстав, меж та порядку обмежень прав), правового режиму об'єктів, особливості механізму охорони та захисту прав пасажирів, тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Скакун О. Теорія держави і права: Підручник / Пер. з рос. Харків: Консум, 2001. 656 с.
2. Цивільне право України: В 2-х томах. Том 1: Підручник / За ред. Є. Харитонов, Н. Голубевої. Харків: Одиссей, 2010. 832 с.
3. Александров Н. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма. Москва: Госюриздат, 1961. 271 с.
4. Алексеев С. Восхождение к праву. Поиски и решения. Москва: Норма, 2001. 752 с.
5. Явич Л. Общая теория права. Ленинград: Издательство Ленинградского университета, 1976. 286 с.
6. Погрібний С. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. Київ: Правова єдність, 2009. 304 с.
7. Яроцький В. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання. Право України. 2010. № 10. С. 18–24.
8. Шишка Р. Механізм правового регулювання перевезень. Юридичний вісник. 2014. № 3 (32). С. 120–125.
9. Загальна декларація прав людини від 10.12.1948 р. ООН. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_015.
10. Нерсесянц В. Философия права. Учебник для вузов. Москва: Издательская группа НОРМА-ИНФРА*М, 1998. 652 с.
11. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту : Регламент (ЄС) № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 року / Європейський Парламент та Рада. Офіційний вісник Європейського Союзу. 3/12/2007. L315/14. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45893>
12. Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004: Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. / Європейський Парламент та Рада. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45893>
13. Алексеев С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. Москва: Юрид. лит., 1966. 187 с.
14. Родионова О. Механизм гражданско-правового регулирования в контексте современного частного права. Москва: Статут, 2013. 336 с.