

УДК 347.763

DOI: 10.15587/2523-4153.2019.188138

ПРАВА ПАСАЖИРА: НОВІТНІ ЦИВІЛІЗАЦІЙНІ ПІДХОДИ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Г. В. Самойленко

Стаття присвячена актуальним питанням забезпечення прав пасажирів за законодавством України. Порівняльний аналіз транспортного законодавства України з законодавством ЄС дав підстави для висновку, що не всі права пасажирів, на які вони розраховують за сучасних цивілізаційних умов, є наразі нормативно закріплені. Ступінь їх забезпечення наразі є мінімальним. Як не дивно, але і право на безпеку не знайшло своєї нормативної регламентації а ні в актах транспортного та цивільного законодавства, а ні в Конституції України. На переконання автора, воно має віднайти чільне місце з поміж таких фундаментальних природних прав людини, які стосуються життя та здоров'я людини. Саме воно має виступати основним критерієм належного виконання договору перевезення пасажирів перевізником.

Автор наполягає, що в законодавстві України мають бути закріплені права пасажирів, які складають не лише зміст конструкції зобов'язання з перевезення пасажирів, але й особисті немайнові права, здійснення яких корелюється зі способом виконання договору перевезення пасажирів в залежності від технічних особливостей експлуатації різних видів транспорту, як це має місце за законодавством ЄС. Серед них: право на безпеку, на недискримінацію, на мобільність, на доступність, сприяння, гарантованість захисту, компенсацію у випадку порушення, доступність захисту, право бути почутим, належного застосування національного законодавства.

Ці права мають отримати нормативне забезпечення, в якому формалізовано гармонійне поєднання правових, організаційних, ідеологічних, економічних та соціальних складових. Нормативна регламентація окремих правових гарантій, зокрема, особливостей здійснення права на захист та застосування інструментів цивільно-правової відповідальності перевізника за неналежне виконання договірних зобов'язань та/чи порушення прав пасажирів (штрафної неустойки – компенсації), можуть застосовуватися диференційовано за видами транспорту. Але вони мають бути. Інакше можна констатувати декларативність прав пасажирів.

Ключові слова: пасажир, перевезення, права пасажирів, забезпечення прав пасажирів, механізм забезпечення прав, транспортне законодавство, захист

Copyright © 2019, G. Samoylenko.

This is an open access article under the CC BY license <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.

1. Вступ

Актуальність теми дослідження зумовлена потребою удосконалення механізму правового регулювання перевезень пасажирів, орієнтованого на пасажирів, його потреби, права та інтереси. Існуючий і донині застарілий підхід, який ґрунтується на пріоритетності інтересів перевізника, його діяльності як однієї із сфер «народного господарства», яка слугує інтересам суспільства вцілому, – вже не задовольняє потреби та інтереси пасажирів в сучасних цивілізаційних умовах. Відтак, дефініція договору перевезення пасажирів, яка формалізує правовідносини з перевезення пасажирів, що закріплена в ст. 910 ЦК України, згідно якої перевізник має обов'язок доставки пасажирів до пункту призначення, а останній має обов'язок по відношенню до перевізника, змістом якого є оплата вартості проїзду, – є морально застарілою. Вона не відповідає а ні сучасним цивілізаційним підходам, а ні потребам пасажирів, а ні сучасним вимогам споживчого законодавства. Ці потреби та очікування пасажирів від перевезення в сучасних умовах, як і вимоги щодо забезпечення дотримання та здійснення особистих немайнових прав пасажирів, мають бути визначені в договірних умовах перевезення, в тому числі шляхом їх нормативного закріплення як в ЦК України, так і в актах транспортного законодавства.

Звичайно, як і в будь-якому правовідношенні, мають бути враховані інтереси обох сторін. Наразі ж, більшою мірою враховуються інтереси перевізника, оскільки існує потреба в сприянні розвитку економіки країни, як основи її економічної стабільності і розвитку. Втім, пасажир, не маючи змоги впливати на формування умов договору перевезення, є, фактично, слабою стороною договору перевезення пасажирів. Яким чином, як не шляхом нормативної регламентації прав пасажирів, забезпечити гармонійний та справедливий компроміс інтересів перевізника та пасажирів?

Більше того, сучасний концепт цивільного права дозволяє по-новому осмислити сутність правовідносин з перевезення пасажирів, права пасажирів, які, виходячи з цивілізаційного, людиноцентричного та прагматичного підходів, вже не можуть зводитися лише до факту доставки пасажирів до пункту призначення. Наразі спосіб перевезення, обраний пасажиром, за яким таке перевезення здійснюється транспортом, експлуатованим перевізником, який має на меті ведення підприємницької діяльності і отримання прибутку, є нічим іншим, як способом здійснення пасажиром свого права на свободу (вільне) перевезення. Договір лише формалізує правовідносини між перевізником та пасажиром, відтак, в ньому має враховуватися ця особливість, - здійснення пасажиром права на свободу перевезення. Водночас, враховуючи спосіб виконання договору, не можна обходити інші права пасажирів як людини, здійснення яких зумовлюється способом виконання договору перевезення пасажирів. Відтак, існує потреба в нормативній регламентації прав особи-пасажирів як сторони договору і як людини, регламентації особливостей, порядку їх здійснення, порядку, підстав та допустимих меж їх здійснення та обмежень, оскільки це є чи не єдиним способом забезпечення прав пасажирів.

2. Аналіз досліджень і публікацій

В Україні дослідженню правовідносин з перевезення пасажирів і особливостей їх цивільно-правового регулювання приділена увага незначного кола науковців. Так, в роботах О. М. Нечипуренка «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) та А. О. Мінченка «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) було обгрунтовано позицію правового регулювання перевезень пасажирів на основі приватно-правових засад, а основним регулятором визнано цивільно-правовий договір [1, с. 35; 2, с. 51, 127], який, на думку О. М. Нечипуренка в правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі полягає у вираженні індивідуалізованої волі сторін, що здійснюється з урахуванням публічно-правових обмежень [1, с. 69]. В контексті становлення принципу свободи договору і визначення підстав та допустимих меж її обмеження це було актуальним.

Праця Сірко Р.Б. «Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України» (2012) [3] має цінність лише в частині розуміння відповідальності як інструменту впливу на поведінку перевізника, але не як одного із способів захисту прав пасажирів; одного із засобів забезпечення його прав.

Цінним є дослідження І. С. Лукасевич-Крутник «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України» [4]. Проте, оскільки забезпечення прав пасажирів не було предметом дослідження, цьому питанню було приділено увагу лише на рівні загальних положень забезпечення виконання зобов'язань, що не дозволило авторів системно підійти до дослідження питання забезпечення прав пасажирів.

Попри те, на питанні забезпечення прав пасажирів увага не концентрувалась, хоча науковцями і зазначалося, що дослідження правовідносин, визначення особливостей його цивільно-правового регулювання, особливостей цивільно-правової відповідальності за договором перевезення пасажирів має сприяти забезпеченню прав пасажирів, проте, ні механізм, ні засоби, ні способи не розкривалися.

3. Мета та задачі дослідження

Метою статті є встановлення стану нормативної регламентації прав пасажирів, визначення їх відповідності потребам людини в сучасних цивілізаційних умовах; удосконалення механізму забезпечення прав пасажирів.

Для досягнення мети були поставлені такі задачі:

1. встановити стан нормативної регламентації прав пасажирів;
2. визначити рівень відповідності нормативно закріплених прав пасажирів потребам людини в сучасних цивілізаційних умовах;
3. внести пропозиції з удосконалення механізму забезпечення прав пасажирів.

4. Дослідження стану відповідності нормативного забезпечення прав пасажирів його потребам в сучасних цивілізаційних умовах

Договір породжує договірне зобов'язання. За договором перевезення пасажирів саме пасажир найбільш зацікавлений в реальному та належному виконанні зобов'язання перевізником. Його сподівання підкріплені ст. 526 ЦК України (загальні умови виконання зобов'язання), якою закріплено, що зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог ЦК України.

Порушення договірних зобов'язань, суб'єктивних прав, прав пасажирів включно, – зумовлюють усвідомлення необхідності забезпечити їх дотримання та здійснення.

Те, на чому майже не акцентувалася особлива увага, – це спосіб, в який здійснюється право пасажирів. Особа (пасажир) для здійснення свого права на свободу пересування добровільно погоджується на обмеження своєї свободи і надає згоду на його здійснення перевізником. Фактично, пасажир є добровільним заручником перевізника, – він добровільно потрапляє у місце несвободи (транспортний засіб, який перебуває під контролем перевізника), де права пасажирів набувають самостійного порядку здійснення. Цей порядок визначається перевізником. Він зумовлений як технічними особливостями транспортного засобу, так і організацією перевезення перевізником, а в окремих випадках, – і нормативними вимогами. Скажімо, пасажир на автомобільному транспорті не має права пересуватися салоном транспортного засобу при перевезенні в міжміському сполученні, на повітряному транспорті під час злету, посадки та турбулентності, а на залізничному транспорті подібні обмеження відсутні. В іншому випадку, неможливість користування туалетами потягів під час проходження ними «санітарних зон» зумовлено специфікою застарілої конструкції туалетів вагонів. Відтак, пасажири не мають змоги задовольнити свої природні потреби. Вони обмежуються у здійсненні цих прав.

Внаслідок відсутності вимог до оснащення транспортних засобів засобами обігріву та кондиціонування, лише близько 38 % вагонів потягів оснащені кондиціонерами, а відтак, пасажири влітку змушені пересуватися в умовах, які загрожують здоров'ю та навіть життю пасажирів, особливо тих, які страждають на серцеві захворювання чи мерзнути взимку.

Адже умови договору перевезення, закріплені в транспортних статутах та кодексах та Правилах перевезень пасажирів не містять положень щодо безпеки, температурних та інших показників, включаючи вимоги чистоти і комфорту. Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу України 2018 р. [5] усунуто норму Правил 2012 р., якою встановлювався температурний режим повітря в салоні не нижче ніж 18 і не вище ніж 25 градусів за Цельсієм. Нажаль, залишився нормативний обов'язок авіаперевізника підтримувати відповідний температурний режим в салоні. Однак, нормативно не закріплено, яким показникам має відповідати цей режим.

Права пасажирів, які мають особистий немайновий характер, нормативно не закріплені, а відтак не є умовами договору перевезення пасажирів. Але ж пасажири мають потребу як у забезпеченні, так і здійсненні цих прав.

Йдеться про те, що порядок виконання договору перевезення пасажирів здатен обмежувати особисті немайнові права пасажирів (права людини). Але ж ст. 64 Конституції України закріплено, що конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України. Приміром, ст. 33 Конституції закріплює, право вільного пересування, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

Водночас, транспортне законодавство не містить прямих обмежень прав пасажирів у пересуванні, туалетом чи в інших правах. Проте, скажімо, пасажир не може самотужки за власною волею покинути салон транспортного засобу без спеціальної процедури, яка ґрунтується на команді чи дозволі капітана, командира, водія, начальника. Навпроти, пасажир має обов'язок виконувати команди чи вказівки цих осіб, оскільки йдеться про питання безпеки. І такий підхід є справедливим. Проте, на жаль, ні право пасажирів, ні право людини на безпеку наразі не визнане та не є нормативно закріпленим.

Відтак, існує потреба в переосмисленні тих прав пасажирів, які є зумовленими виключно договірним зобов'язанням з перевезення пасажирів, і притаманними йому, та тих особистих немайнових прав, які здійснює особа-пасажир і, відповідно, здійснення яких корелюється зі способом здійснення перевезення та особливостями експлуатації того чи іншого виду транспортного засобу: повітряного, морського, річкового судна, потягу, автобусу.

Закономірно, що оскільки діяльністю перевізника зумовлюються особливості здійснення прав пасажирів, то перевізник має виконувати роль суб'єкта, який має максимально сприяти пасажирам у здійсненні ним своїх прав, в тому числі шляхом створення умов для цього. Іншими словами, саме перевізник має нести тягар і обов'язок створення умов та забезпечення реального здійснення прав людини, яка перебуває в статусі споживача транспортної послуги, – пасажирів.

Скажімо, якщо в силу застосування заходів безпеки на повітряному транспорті пасажирам забороняється заносити на борт повітряного судна в ручній поклажі будь-які рідини, суспензії, креми, пасти ємністю понад 100 мл (грамів) в одному флаконі (тюбику) (п. 3 Глави 10 Розділу XI Правил 2018 р.), то, напевно, перевізник має забезпечити пасажирів питною водою, що закріплено в п. 4 Глави 2 Розділу VII Правил.

Закономірно, що саме Правилами (нормативно) на авіаперевізника покладаються обов'язки: допомоги пасажирам під час посадки або висадки; інформаційно-довідкового обслуговування; першої долікарської допомоги; надання питної води за вимогою пасажирів; користування туалетними кімнатами.

Оскільки умови експлуатації інших видів транспорту не настільки вимогливі, подібні вимоги відсутні.

Право має межі свого здійснення. Обмеження ж охороняють право особи, оскільки перешкоджають порушенню цього права з боку інших осіб (завдяки обмеженню прав останніх); дозволяють уповноваженій особі протиставити це право правам інших осіб; є стримуючим елементом щодо уповноваженої особи через те, що її право також не є безмежним [6, с. 31]. Але ж такі обмеження мають бути виваженими, обґрунтованими та легітимними.

Так, скажімо, особа не може палити в салоні транспортного засобу, оскільки це заборонено з кількох причин – через недопустимість вторгнення у сферу приватності інших осіб і їх права не бути пасивним курцем, а з іншого боку – є вимогою безпеки, в тому числі авіаційної безпеки на повітряному транспорті (п. 4 Розділу XIX Правил 2018 р.).

Тож, за наявності інтересів осіб, особливо різних, або таких, які полярно є протилежними, законодавцю доводиться шукати компроміс та нормативно закріплювати його. Почасти він досягається шляхом встановлення меж здійснення чи обмеження прав та свобод людини.

Забезпечуючи права та інтереси окремого пасажирів, законодавець змушений забезпечувати інтереси інших пасажирів, обмежуючи чи встановлюючи межі можливої поведінки пасажирів та перевізника.

І. В. Спасибо-Фатєєва визначила, що межі здійснення цивільного права мають дві складові – зміст та обсяг суб'єктивного права, де під змістом розуміються правомочності, а під обсягом конкретна поведінка, яка необхідна для реалізації цих правомочностей [7, с. 143].

Втім, якщо говорити і про зміст, і про обсяг меж суб'єктивного права пасажирів, безсумнівно, є потреба акцентувати увагу на забезпеченні здійснення цього права, оскільки без нього існує велика ймовірність, що право може залишитися лише можливістю, не реалізованою в реальність. Проте, і на можливість певної поведінки (власної та перевізника), на яку розраховує пасажир, можна очікувати в тому випадку, якщо відповідна модель правовідношення закріплена в нормі чи мононормі, яка має прояв в змісті через права та обов'язки сторін. Право надає особі можливість власної поведінки та вимоги певної поведінки від контрагента. Іншими словами, за відсутності закріплення права пасажирів, важко розраховувати на відповідну йому поведінку перевізника і робить неможливим звернення пасажирів з вимогами до останнього. Наслідком є відсутність передумов для застосування засобів захисту, оскільки в ст. 15 ЦК України йдеться про те, що кожна особа має право на захист свого цивільного права у разі його порушення, невизнання або оспорювання. Йдеться саме про захист права чи інтересу, а не якоїсь іншої категорії.

Відтак, йдеться про права пасажирів, які за сучасного рівня цивілізації та сучасного людиноцентричного підходу мають віднаходити свій прояв (закріплення, формалізацію) в нормативних актах, зміст яких має визнаватися умовами договору перевезення пасажирів.

Серед них чи не найголовнішим має бути визнане та закріплене право пасажирів на безпеку. На важливості безпеки наполягає С.В. Ківалов, на переконання якого, це слідує з людиноцентричного підходу, в основі якого лежить економічне, соціальне та правове забезпечення безпеки життя та здоров'я людини. Про це також йшлося і на 6-ій Всесвітній конференції по запобіганню і управлінню пошкодженнями (Монреаль, 15 травня 2002 р.) за назвою «Право людини на безпеку», на якій було визнано, що безпека є основним правом людини [8, с. 6].

Як зазначив Р.Б. Шишка, він наразі визначений як умова для спокою та впевненості із-за відсутності загроз в матеріальній, політичній, економічній сферах, як тенденція розвитку суспільства на основі загального миру, злагоди та благополуччя та дієвих форм, засобів та способів протидії загрозам [9, с. 44].

Р. Б. Шишка визнав проблему безпеки складовою суспільства в цілому, визначив безпеку концептом сучасного розвитку суспільства, завданням держави неухильно, послідовно її охороняти та захищати всіма засобами та способами [9, с. 43]. Водночас, він визначив, що категорія «безпеки» є як публічною (бо держава має обов'язок створювати умови для її забезпечення), так і приватноправовою (особа має право на безпеку та обов'язок не порушувати безпеку інших). В такому аспекті безпека визначається характером організації здійснення її суб'єктивних прав та охоронюваних законом інтересів, за якої людині гарантовано та забезпечено відсутність загроз для її життя та здоров'я, здійснення її професійної чи особистої діяльності. Проте, в Конституції України цей аспект забезпечення прав людини упущено. Йдеться лише про визнання цих прав найвищою соціальною цінністю [9, с. 44].

За таких обставин має бути визначене право людини на безпеку як правова презумпція (концепт), виписані гарантії його здійснення, охорони та захисту в разі порушення чи загрози порушення. Водночас, це право має подвійний характер: не можна претендувати на безпеку одного індивіда, якщо він порушує безпеку інших.

Стаття 16 Закон України «Про транспорт» закріпила, що підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [10]. Загалом, ця вимога «безпеки» па-

сажирських перевезень як нормативна умова діяльності транспорту закріплена в актах транспортного законодавства як України, так і ЄС з перевезення окремими видами транспорту.

Проте, оскільки ні самій категорії «безпеки», ні праву пасажирів на безпеку не надано змістовно необхідного значення, вона не стала тим необхідним критерієм, який би визначав належність виконання договірних зобов'язань, наявність достатності підстав для його припинення, звільнення перевізника від відповідальності за затримку рейсу чи запізнення доставки за виявлення необхідної турботи і вжиття заходів для забезпечення безпеки пасажирів.

Змістовний аналіз транспортного законодавства України дає підстави для висновку, що, окрім повітряного транспорту, на інших видах транспорту, по-перше, не закріплено повного переліку прав пасажирів, який наразі закріплено в законодавстві ЄС, а, по-друге, не передбачено гарантій їх здійснення.

Наразі складно відповісти на питання, – чим забезпечені права пасажирів, якими засобами, гарантіями, окрім звернення до ліцензійних умов і застосування компенсації моральної шкоди як способу захисту порушеного права. Виключення складає завдання шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів. Але ж до цих негативних наслідків застосовуються положення Глави 82 ЦК України, а не положення актів транспортного законодавства. Ситуацію і забезпеченість прав пасажирів частково «рятує» Закон України «Про захист прав споживачів», ч. 2 ст. 22 якого закріпила, що при задоволенні вимог споживача суд одночасно вирішує питання щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди. Але як бути, якщо компенсація моральної шкоди є єдиною вимогою пасажирів, постраждалого внаслідок неналежного виконання договору перевезення? Судова практика пішла шляхом задоволення обґрунтованих вимог пасажирів щодо компенсації моральної шкоди. Проте, існує проблема доведення факту завдання моральної шкоди та розмірів її компенсації. Тому, у більшості випадків суди відмовляють у задоволенні цих вимог пасажирів. Так, у справі № 756/5775/13-ц 29.10.2013 р. [11] суд відмовив у задоволенні моральної шкоди з тих підстав, що позивачі не навели доказів, яким чином відповідач заподіяв їм моральні страждання, в чому вони полягають, та з чого позивачі виходили, визначаючи їх розмір.

Одним із найважливіших засобів забезпечення прав пасажирів мало б бути закріплення права на захист, способів захисту та порядку його здійснення. Проте, окрім повітряного транспорту, на інших видах транспорту не передбачено а ні підстави (види порушень прав пасажирів, скажімо, що стосується відмови у перевезенні, затримки рейсу, затримки прибуття до пункту призначення), а ні наслідки порушень (у вигляді компенсацій). Єдиним можливим способом захисту порушених прав пасажирів залишається компенсація моральної шкоди.

Натомість, в ЄС окрім повітряного транспорту, ще й на автомобільному та залізничному транспорті передбачено гарантії прав пасажирів у випадку затримки рейсу: допомогу (надати харчування, готель, трансфер) та мінімальну компенсацію, яку отримує пасажир, – 25 % від вартості квитка за затримку від 60 до 119 хвилин та 50 % від вартості квитка за затримку тривалістю 120 хвилин або більше (Регламент Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 року про права пасажирів автобусного транспорту [12] та Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [13]).

Дивує, що попри те, що подібні гарантії дотримання, здійснення та захисту прав пасажирів навіть не передбачено законодавством України, Європейською споживчою організацією (BEUC) просовується ідея збільшити ці розміри до *50 % від вартості квитка за затримку від 60 до 90 хвилин, 75 % від вартості квитка за затримку від 91 хвилин до 120 хвилин; і нарешті 100 % від вартості квитка за затримку 121 хвилину і більше.*

Аргументом стало застосування розмірів компенсацій на повітряному транспорті, де суми компенсацій більші вартості квитка.

Втім, Судом ЄС була висловлена позиція, що ситуація компаній, що працюють у різних транспортних галузях, не порівнянна, оскільки різні види транспорту не є взаємозамінними щодо умов їх використання. Тому законодавство ЄС має право встановлювати правила забезпечення рівня захисту клієнтів, які залежать від відповідного транспортного сектора (Справа C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG) [14].

5. Результати дослідження

Права пасажирів, що визначені нормативно в актах транспортного законодавства України, обмежуються правами сторони договору перевезення пасажирів: одержати місце в транспортному засобі, як це передбачено п. 1 ч. 1 ст. 911 ЦК України, попри те, що ст. 910 ЦК України в дефініції договору передбачено обов'язок перевізника перевезти пасажирів до пункту призначення. Інші права пасажирів як людини і як споживача набули свого нормативного закріплення лише почасти, але і в цій частині вони не здобули необхідного рівня забезпечення. Так, ст. 9 Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю від 13.12.2006 р. в редакції від 06.07.2016 р. [15]

було закріплене право особи з інвалідністю на доступність на недискримінаційній основі. Проте, попри те, що п. 1 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. було закріплено, що авіаперевізник та агент з обслуговування не мають права відмовляти особам з інвалідністю або з обмеженою рухливістю в посадці на борт повітряного судна за наявності чинного квитка та бронювання, та вже п. 12 Глави 1 Розділу VIII тих же Правил дія цього пункту була обмежена, – умовою надання допомоги особи з інвалідністю експлуатантом аеропорту стало направлення запиту щодо допомоги під час перевезення особи з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, направленого авіаперевізником принаймні за 48 годин до часу вильоту рейсу, який зазначений у квитку. Втім, в більшості аеропортів України відсутні безсходинкові трапи. Подібна ситуація і з автомобільним та залізничним транспортом.

На автомобільному транспорті, попри запровадження окремих заходів, спрямованих на забезпечення прав осіб з особливими потребами, зокрема, права на інформацію, на доступність, на мобільність і т.п., ст. 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» (пп. 4 п. 31–1 Правил), поставлена лише вимога забезпечення використання на маршруті автобусів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в кількості до 35 відсотків загальної кількості автобусів до 31 грудня 2019 року та до 50 відсотків - з 1 січня 2020 року (пп. 4 п. 31-1 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту).

На залізничному транспорті до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України було внесено зміни, якими закріплено реалізація окремих прав особами з інвалідністю (та осіб з особливими потребами). На основі змісту окремих норм нами визначено, що йдеться про: право на інформацію (п. 38.2 Правил); право на перевезення (пункт 38.3 Правил); на сприяння (п. 38.8 Правил); право на допомогу (п. 37.3 Правил) (але, на жаль, не в тому змісті, який закладено в законодавстві ЄС); право на безпеку (п. 37.3 Правил). Проте, ці права жодним чином не забезпечені.

Наразі жодним нормативно-правовим актом не визначена умова договору перевезення пасажирів щодо комфорту. Йдеться не лише про зручність, але й про забезпечення комфортного температурного режиму в салоні транспортного засобу. Здебільшого, йдеться лише про дотримання належного санітарно-гігієнічного рівня (при тому, що рівень «належності» не визначений). Відтак, відсутність кондиціювання влітку та обігріву взимку салону транспортного засобу не визнається порушенням прав пасажирів. На повітряному транспорті п. 12 Глави 2 Розділу VIII «Обслуговування пасажирів» Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 р., яким передбачався температурний режим повітря в салонах не нижче ніж 18 і не вище ніж 25 градусів за Цельсієм було видалене в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р.

Вражає також відсутність нормативного закріпленого в актах транспортного законодавства (окрім повітряного транспорту) обов'язку перевізника своєчасно доставити пасажирів до пункту призначення. Відтак, пасажир не має кореспондуючого йому права, а відтак, не має необхідного рівня забезпечення та правової охорони.

Це не виключний та не повний аналіз всіх прав пасажирів, як нормативно закріплених і охоронюваних, так і тих, на які виправдані розраховують пасажирів в сучасних цивілізаційних умовах, проте, і він дозволяє судити про рівень правової регламентації прав пасажирів та їх забезпечення за національним законодавством та ставити питання забезпечення відповідності цієї регламентації потребам пасажирів щодо характеристик та властивостей того блага, яке отримує пасажир в процесі здійснення перевезення та рівня їх правового забезпечення у порівнянні з рівнем правової регламентації та забезпечення прав пасажирів за законодавством ЄС.

6. Висновки

1. Національне транспортне законодавство (окрім в сфері повітряних перевезень пасажирів) регламентує права пасажирів як сторони договору, зміст яких зводиться до права зайняти місце в транспортному засобі та бути доставленим до пункту призначення; споживаче – право на інформацію та право на безпеку. Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» сприяв закріпленню права на мобільність зазначеної категорії пасажирів, проте, не забезпеченню його здійснення.

2. Об'єм прав пасажирів, нормативно закріплених актами національного законодавства не відповідає об'єму та переліку прав пасажирів за законодавством ЄС, не відповідає потребам пасажирів як людини та як споживача транспортної послуги.

3. Правове положення пасажирів має відповідати правовому положенню його за законодавством ЄС, яке у якості засобів забезпечення прав пасажирів закріпило право на компенсації та право на застосування національних засобів захисту цих прав. Це можливо шляхом імплементації відповідних актів ЄС в національне законодавство.

Література

1. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2008. 194 с.
2. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2011. 221 с.
3. Сірко Р. Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 20 с.
4. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2019. 474 с.
5. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу: Наказ Державної авіаційної служби України № 1239. 26.11.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10>
6. Мічурін Є. О. Загальні підходи до обмежень у праві // Проблеми здійснення суб'єктивних прав: матеріали круглого столу. Харків: ХНУВС, 2015. С. 29–32.
7. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т. 1: Загальні положення. Серія «Коментарі та аналітика» / ред. Спасибо-Фатєєва І. В. Харків: ФО-П Колісник А. А., 2010. 320 с.
8. Ківалов С. В. Вітальне слово // Безпека як правовий концепт: Всеукр. наук.-пр. конф. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. С. 6–8.
9. Шишка Р. Б. Концепт безпеки в сучасній правовій доктрині // Безпека як правовий концепт: Всеукр. наук.-пр. конф. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. С. 43–49.
10. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446.
11. Справа № 756/5775/13-ц від 09.10.2013. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34482080>
12. Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) No 2006/2004. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>
13. Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1371/oj>
14. Case C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG. URL: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-509/11&language=DE>
15. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю (Конвенція про права інвалідів) від 13.12.2006 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_g71/page (Дата звернення: 27.11.2019).

Received date 10.10.2019

Accepted date 06.11.2019

Published date 30.12.2019

Георгій Валерійович Самойленко, кандидат юридичних наук, доцент, кафедра цивільного права, Запорізький національний університет, вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна, 69600