

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

УДК 347.763
DOI <https://doi.org/10.32845/2663-5666.2019.4.15>

НОРМАТИВНЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА ЯК СКЛАДНИК МЕХАНІЗМУ ЇХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Актуальність теми дослідження зумовлена потребою удосконалення механізму правового регулювання перевезень пасажирів, орієнтованого на пасажирів, його потреби, права та інтереси. На основі сучасного концепту цивільного права, який включає в себе, окрім іншого, і людиноцентристський підхід, постала потреба в забезпеченні прав пасажирів, які вже не мають зводитися лише до суб'єктивного права сторони договору перевезення бути перевезеним до пункту призначення.

Здійснення перевезення пасажирів має свої особливості порівняно з виконанням інших цивільно-правових договорів, особливо об'єктом яких є матеріальні блага. Зокрема, вважаємо за доцільне виділити дві такі особливості.

Перша полягає у способі виконання договору. Особа (пасажир) надає згоду перевізникові бути обмеженим у свободі здійснення окремих прав для здійснення права на свободу пересування. За такою логікою на перевізника має покладатися обов'язок забезпечити й інші права пасажирів, в тому числі ті, які складають зміст його загальної правомочності. Пасажири виправдано на це розраховують. Зважаючи на порядок здійснення перевезення різними видами транспорту, яке пов'язане з наданням транспортної послуги як результатом експлуатації транспортного засобу шляхом використання його місткості під час переміщення у просторі, йдеться про виникнення прав, основним призначенням яких є в тому числі здійснення прав людини через конкретизацію їх особливостей у правовідношенні з перевезенням пасажирів. Існує єдиний спосіб забезпечення «дієвості» цих прав – їх нормативна регламентація, тобто нормативна регламентація умов їх здійснення та організації їх здійснення, а у разі порушення – і захисту. Це витікає з публічного характеру, формалізуючого правовідносини з перевезенням пасажирів договору. Звісно, на перевізника має бути покладено забезпечення безпеки перевезення, створення належних умов внутрішнього середовища транспортного засобу, комфорту, підтримання громадського порядку тощо.

Друга особливість полягає в тому, що послуга перевізника, для виконання якої потрібні значні фінансові витрати (мається на увазі вартість транспортного засобу, витрати на його експлуатацію, в тому числі винагорода співробітникам), має немайновий характер, оскільки вона задовольняє особисту немайнову потребу пасажирів у перемі-

щенні і є, по суті, немайновим благом. Отже, задоволення немайнової потреби, пов'язаної зі споживанням пасажиром немайнового блага у переміщенні, не обмежується способами забезпечення виконання зобов'язань, які спрямовані здебільшого на забезпечення матеріального інтересу пасажирів (кредитора).

Наразі важко судити про стан забезпечення прав пасажирів, оскільки він має латентний характер. Не завжди пасажири звертаються за захистом своїх порушених прав. Навіть більше – взагалі не вдаються до захисту прав, які не закріплені нормативно.

Отже, є щонайменше дві проблеми, пов'язані з забезпеченням прав пасажирів. Перша – недостатня ефективність забезпечення прав пасажирів, оскільки мають місце численні зафіксовані випадки порушень прав пасажирів. Друга – відсутність нормативної регламентації окремих прав пасажирів, на відміну від ЄС, де має місце нормативне закріплення більшого об'єму прав пасажирів, що є виправданим з точки зору описаних вище очікувань щодо забезпечення прав пасажирів та/чи гарантій їх забезпечення.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню правовідносин з перевезення пасажирів і особливостей їх цивільно-правового регулювання приділена увага незначного кола науковців. Серед них варто назвати А.О. Мінченко, О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, Д.С. Абрикосова, С.О. Сумкіна, У.П. Гришка, І.С. Лукасевич-Крутник, І.Р. Ніколаєнка.

Правовідносинам з перевезення вантажів приділена більша увага, що зумовлено чинниками економічного характеру.

На питанні забезпечення прав пасажирів увага не концентрувалась, хоча науковцями і зазначалося, що результати дослідження мають сприяти забезпеченню прав пасажирів, проте ні механізм, ні засоби, ні способи не розкривалися.

Отже, в основу дослідження покладено праці загальнотеоретичного характеру цивільного спрямування таких вчених, як В.В. Луць, В.І. Борисова, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова, Р.А. Майданик, С.О. Погрібний, І.В. Спасибо-Фатєєва, Р.О. Стефанчук, Є.О. Харитонов, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишка, І.В. Булгакова, О.В. Клепікова, Е.Ф. Демський, А.В. Мілашевич, Г.В. Чурпіта.

Метою статті є встановлення стану нормативної регламентації прав пасажирів, відповідності охорони потребам людини як елементу механізму забезпечення прав людини; вироблення рекомендацій з її удосконалення.

Виклад основного матеріалу. 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. Корінням ця вимога виходить з римського приватного права, вона відповідає принципу “*Pacta sunt servanda*” (угоди слід дотримуватися) (Д. 2.14.7.7) [1, с. 405].

Порушення договірних зобов'язань, суб'єктивних прав, прав пасажирів зумовлюють усвідомлення необхідності забезпечити їх дотримання та здійснення. Прослідковується думка, що основним запобіжником запобігання порушення і способом захисту прав постраждалої внаслідок порушення особи є інститут цивільно-правової відповідальності. Попри те, що наразі ст. 16 ЦК України притягнення порушника договірних зобов'язань, порушника суб'єктивного права особи, включаючи пасажирів, до цивільно-правової відповідальності не визнано способом захисту суб'єктивного цивільного права, проте все частіше науковці починають розглядати зазначений інститут у такому контексті.

В узагальненому вигляді О.О. Кот можливість захисту визнав як таку, що вже є гарантією самого суб'єктивного права [2, с. 176]. Попри це, вважаємо, що вона є не єдиною гарантією, як і цивільно-правова відповідальність не є єдиним способом захисту цивільного права.

Концептуально захистити можна лише наявне право. Не дарма 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, а також свого інтересу, який не суперечить загальним засадам цивільного законодавства. Право, яке не отримало свого позитивного закріплення, можна відносити до природного права (*Der Begriff Naturrecht*), яке вийшло з положень, озвучених Гераклітом, Арістотелем, Платоном, що базуються на ідеї об'єктивної або абсолютної істини. Проте лише модернізоване позитивістське ставлення до прагматики мети правового регулювання, яке прийшло йому на зміну (*Naturrechtskodifikationen* – кодифіковане природне право), виявилось життєздатним і забезпечувало потреби в забезпеченні прав людини.

Механізми охорони, здійснення та захисту означених прав і свобод повинні мати нормативне закріплення, адже формалізована норма права є необхідним елементом усього механізму правового регулювання. Аргументуємо цю позицію тим, що лише право, яке набуло свого закріплення в актах законодавства, може отримати належний захист, адже і воно, і механізм його здійснення, а отже, і гарантії прав набувають нормативного забезпечення.

Нашу увагу привернула позиція А.Ю. Олійника, на думку якого слід розрізняти механізм правового

регулювання суспільних правовідносин, механізм реалізації прав, свобод і обов'язків та механізм їх забезпечення [3, с. 161]. Складається враження, ніби йдеться про три різні механізми, проте, на наше переконання, це не так. Механізм правового регулювання включає механізм забезпечення та механізм реалізації (здійснення) суб'єктивних цивільних прав, причому останній є одночасно і стадією правового регулювання.

Загалом подібний підхід прослідковується і в дослідженнях В.Л. Яроцького, який звернув увагу, що на кожній стадії правового регулювання здійснюється взаємодія комплексів правових засобів (інструментів), за допомогою яких, власне, і забезпечується регламентаційний вплив механізму правового регулювання на особисті немайнові та майнові відносини [4, с. 18].

Звертаємо увагу на те, що забезпечення прав і його гарантії є чинниками, які впливають на ступінь вірогідності їх належного здійснення, але не є беззаперечними умовами цього. Так, наявність передбачених наслідків порушення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів у формі неустойки (сум компенсацій) не оберігає від подібних порушень, а лише створює умови належного дотримання та здійснення прав пасажирів шляхом мотивації перевізника до правомірної поведінки через можливість несення негативних наслідків неправомірної поведінки (невиконання зобов'язання, порушення суб'єктивних прав пасажирів).

В.Д. Примаком висловлена пропозиція щодо доцільності виключення вини зі складу умов відповідальності за цивільні правопорушення, винчені під час здійснення господарської діяльності юридичними особами (як підприємницькими, так і неприємницькими) та фізичними особами – підприємцями. Виключення вини зі складу умов цивільної відповідальності є додатковою гарантією захисту прав кредиторів суб'єкта господарювання та забезпечення підвищеного захисту кредитора (потерпілого) – споживача як слабшої сторони у договорі за участю суб'єкта господарювання або у деліктних зобов'язаннях [5, с. 6]. Таким є пасажир як сторона договору перевезення пасажирів. Оскільки діяльність, пов'язана з експлуатацією транспортного засобу, визнано джерелом підвищеної небезпеки, то відповідальність перевізника за завдані збитки пасажирів, в тому числі внаслідок його загибелі чи смерті, відшкодовуються відповідно до положень ст. 1187 ЦК України, якою передбачено відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Частиною 5 зазначеної статті передбачено презумпцію вини експлуатанта та відповідальність без вини (несення відповідальності за завдану шкоду, якщо не доведено, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого), тоді як ст. 617 ЦК України закріплено, що особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. З означеного слідує відпові-

дальність перевізника, в тому числі і за «випадок», в якому його вина у завданні шкоди пасажирові відсутня.

В українській цивілістиці наразі триває дискусія щодо співвідношення захисту цивільних прав та цивільно-правової відповідальності. Так, на переконання Я.М. Шевченко, вони мають різну мету [6, с. 83]. О.О. Кот визначив, що відновлювальна функція заходів захисту полягає у відновленні порушеного суб'єктивного права, тоді як та ж функція цивільно-правової відповідальності виконує компенсаційну функцію і стосується не порушеного права потерпілого, а його майнової сфери. З цього слідує, що хоч цивільно-правова відповідальність і є наслідком порушення суб'єктивного права, проте не відновлює його [2, с. 232–233]. Порушення особистих немайнових прав пасажирів та заподіяння немайнової шкоди в рамках цивільного права призводить до майнової відповідальності.

Пасажир може обрати той спосіб захисту свого права, який найбільшою мірою спроможний, на його думку, забезпечити такий захист. Звичайно, спосіб захисту відповідає способу та характеру порушення цього права. Як зазначила Н.С. Кузнєцова, вибір постраждалою особою способу захисту свого порушеного права визначається характером самого суб'єктивного права та характером порушення [7, с. 301]. О.О. Кот же визначив зумовленість вибору способу захисту метою, якої прагне досягти особа в результаті захисту, і властивістю такого способу, спроможністю його досягнути означеної мети [2, с. 213].

За неможливості пасажиром самостійно впливати на формування умов договору, які мали б включати і засоби забезпечення його прав, законодавець закріпив нормативний порядок формування механізму забезпечення прав пасажирів, якому слугує конструкція публічного договору (оскільки таким визнано договір перевезення пасажирів транспортом загального користування – ч. 2 ст. 915 ЦК України), призначенням якого є нормативне забезпечення прав слабкої сторони, якою є в даному випадку пасажир-споживач.

Права пасажирів через призму їх ролі в механізмі забезпечення суб'єктивних прав пасажирів дозволили визначити їх залежно від стадії правового регулювання (нормування, до укладання договору, в процесі виконання договору, його припинення, на стадії правозахисту); за джерелом закріплення: закріплені ЦК України, актами транспортного законодавства, Законом України «Про захист прав споживачів». Так, на стадії правозахисту передбачений порядок та способи захисту, серед яких основну роль відіграють відшкодування збитків, сплата штрафної неустойки (компенсації за порушення окремих умов договору перевезення пасажирів), компенсація моральної шкоди.

Загалом застосування способів захисту порушених прав не обмежується положеннями ст. 16 ЦК України. Водночас Верховним Судом України неодноразово висловлювалася позиція, що вибір спо-

соби захисту особистого немайнового права належить позивачеві. Особа, право якої порушено, може обрати як загальний, так і спеціальний способи захисту свого права, визначені законом, який регламентує конкретні цивільні правовідносини [8]. Саме цей факт (регламентація способу захисту порушеного права законом, який регламентує цивільні правовідносини) обмежує право пасажирів у виборі способу захисту порушеного права. Отже, окрім перевезень повітряним транспортом, спеціальне транспортне законодавство не передбачає наслідків порушень прав пасажирів та способів захисту порушених прав. Отже, відсутність гарантій права пасажирів на захист (умов, порядку, способу захисту) унеможливають його здійснення. Таким чином, право на захист є, а його здійснення – обмежене. Лише ст. 928 ЦК України закріплено, що відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, визначається відповідно до глави 82 цього Кодексу, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

Оскільки за договором перевезення пасажирів задовольняється його особисте немайнове благо, то порушення особистих немайнових прав пасажирів забезпечується можливістю компенсації моральної шкоди. Проте така можливість з'явилася лише у зв'язку з закріпленням п. 5 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів», за якою споживачеві, яким є і пасажир, надане право на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої внаслідок недоліків продукції (під якою закон розуміє як товари, так і послуги). Пасажир набув право на компенсацію моральної шкоди внаслідок порушення його немайнових прав, окрім тих, щодо яких передбачено суми компенсацій (скасування рейсу, відмова у перевезенні, затримка рейсу на повітряному транспорті відповідно до авіаційних правил 2018 р.).

Водночас не забезпеченими є права пасажирів, перевезення яких здійснюється власним транспортом роботодавця, оскільки Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту не розповсюджуються на ці відносини. Зокрема, зазначеними Правилами передбачено страхування пасажирів.

На жаль, не всі права пасажирів, на які він виправдано розраховує, закріплені в національному транспортному законодавстві України, а зміст та об'єм окремих із закріплених прав не відповідає змісту та об'єму прав пасажирів, закріплених в спеціалізованому законодавстві ЄС, зокрема в Регламенті Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 року про права пасажирів автобусного транспорту [9] та Регламенті (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [10].

До таких прав належать: право на недискримінацію у доступі до перевезень; право на мобільність (забезпечення доступності перевезень для людей з особливими потребами та вадами. На залізничному

транспорті до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України було внесено ряд істотних змін Наказом Міністерства інфраструктури № 74 від 01.02.2019 р., які стосуються забезпечення прав осіб з інвалідністю (осіб з особливими потребами). Серед них: 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); право на безпеку (п. 37.3 Правил). Відповідні права пасажирів передбачені і на автомобільному транспорті (пп. 4 п. 31-1 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту). Проте складним залишається здійснення цих прав через необхідність матеріального та організаційного забезпечення здійснення цих прав. Так, в ДП МА «Бориспіль» в 2014 р. розпочав функціонування трап без сходів для безперешкодної посадки / висадки осіб з інвалідністю до/з повітряних суден малої авіації, що відсутнє наразі в інших міжнародних аеропортах України. Таким чином забезпечене право осіб з інвалідністю щодо доступу до аеропорту, пересування аеропортом та навіть доступу до вбиралень, проте не забезпечене найголовніше право – спосіб поміщення пасажирів до салону транспортного засобу. Схожа ситуація і з іншими видами транспорту, що пов'язане зі специфікою непридатних для цього транспортних засобів та транспортної інфраструктури. Відповідно до ст. 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» поставлена 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). Проте, знову ж таки, відсутні правові наслідки порушення цієї вимоги.

Недолугість законодавства створює іншу проблему. Так, п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. покладають на експлуатанта аеропорту обов'язок вживати заходів для того, щоб пасажирів з особливими потребами або з обмеженою рухливістю мали змогу пересуватися салоном літака. На наше переконання, це має бути обов'язком перевізника, а не аеропорту.

Супровід пасажирів собакою-поводирем ускладнений внаслідок відсутності в Україні центрів з підготовки та сертифікації собак-поводирів). Та навіть за наявності подібного сертифікату пасажирів на залізничному транспорті дозволено проїзд лише в купе і за умови оплати вартості проїзду всіх місць в одному купе. Новелою при цьому є відміна оплати вартості перевезення собаки-поводиря.

Забезпеченість права на інформацію, як осіб з інвалідністю, так і звичайних пасажирів, теж є сумнівною, оскільки зводиться до того, що перевізники, аеропорти, автостанції, вокзали «повинні інформувати», хоча зміст та своєчасність, повнота інформації не розкривається, як і відсутні критерії здатності

інформації і способу її подання бути «сприйнятою» пасажиром. Проте відсутні наслідки порушення цього права в актах транспортного законодавства. Закон України «Про захист прав споживачів» мав би виправити цю ситуацію, оскільки передбачає право споживача на інформацію, проте інформація, про яку йдеться в цьому законі, стосується даних про послугу до моменту укладання договору, а не про інформацію, яка має надаватися в процесі його виконання.

Натомість в Додатку II до Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [10] визначено вимоги: I) до інформації, що надається перед поїздкою та II) інформації, яка надається під час поїздки.

Право на інформацію про безпеку (на прикладі рейсу МН17, який пролітав над зоною бойових дій, хоча й з дотриманням законодавчо дозволених висот та повітряних коридорів), або ж про відсутність у перевізника подібної інформації для можливості пасажиром самостійно оцінювати ризики, пов'язані з перевезенням.

Право на відмову від подорожі, в тому числі внаслідок зриву перевезення чи тривалої затримки відправлення без фінансових втрат для пасажирів. Транспортним законодавством України передбачено право пасажирів повернути квиток і отримати його вартість до початку перевезення. Проте затримка не враховується, і тому пасажирів можуть отримати лише частину вартості квитка.

Право на альтернативне виконання перевезення (на вибір пасажирів з погляду на доцільність завершення подорожі чи повернення до пункту відправлення). Реалізоване у міжміському перевезенні автомобільним транспортом. У інших випадках пасажирів повертається вартість квитка, пропорційна відстані здійсненого перевезення.

Право на допомогу у разі затримки (нормативне визначення рівня та об'єму допомоги пасажирів, включаючи їжу, готель та трансфер). В Україні реалізоване лише на повітряному транспорті, тоді як в ЄС – і на залізничному (ст. ст. 18 Регламенту про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту), і на автомобільному (ст. 21 Регламенту про права пасажирів автобусного транспорту).

Право на компенсацію за окремі види порушень (закріплене лише Авіаційними Правилами 2018 р. у разі: затримки, скасування рейсу, відмови у перевезенні поза волею пасажирів, запізнення на стиковочний рейс з вини перевізника тощо). Натомість у ЄС означеними регламентами передбачено санкції для перевізників у разі скасування чи затримки рейсу також на автомобільному та залізничному транспорті.

Право на швидку і доступну систему розгляду скарг (пасажир повинен бути обізнаним щодо порядку звернення зі скаргою і мати реальну можливість це зробити). Так, хоча п. 27 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і закріпив вимогу щодо розміщення в салоні авто-

бусу витягу Правил про права і обов'язки перевізника і пасажирів та інформації про перевізника, його адреси та телефону, проте відсутній порядок звернення зі скаргами та претензіями, строки та порядок надання відповіді.

Право на повне та ефективне застосування законодавства. Закріплене в законодавстві ЄС, яким регулюються права пасажирів. На перший погляд це право не має практичного застосування, оскільки дієвість законодавства забезпечена примусовою силою держави. Водночас воно містить вимогу до перевізника щодо належного виконання ним обов'язків відповідно до чинного законодавства. Отже, воно є додатковою гарантією прав пасажирів.

Висновки. Нормативне закріплення прав пасажирів виконує кілька функцій: визначає правове становище пасажирів; конкретизує його права в конкретному договірному правовідношенні з перевезення пасажирів; визначає межі можливої допустимої поведінки пасажирів; надає гарантії забезпечення прав людини, споживача, пасажирів; є складником умов їх здійснення, організації та порядку здійснення; забезпечує дієвість суб'єктивних прав пасажирів на стадії виникнення права, його здійснення та стадії правозахисту; є елементом механізму забезпечення прав пасажирів; є складником інституційних гарантій забезпечення прав пасажирів у правовідносинах з їх перевезення.

Наявний стан забезпечення прав пасажирів за законодавством України, порівняно з відповідним законодавством ЄС, не відповідає потребам пасажирів не лише як сторони договору, але й як споживача транспортної послуги, пов'язаної з обмеженням певних прав чи встановленням порядку їх здійснення, і як носія особистих немайнових прав людини, що потребує удосконалення механізму забезпечення прав пасажирів, де на першому місці – відповідність нормативної регламентації прав пасажирів за договором перевезення пасажирів його потребам.

жирів за договором перевезення пасажирів його потребам.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Підопригора О. А., Харитонов Є. О. Римське право : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 512 с.
2. Кот О. О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав : проблеми теорії та судової практики : монографія. Київ : Алерта, 2017. 494 с.
3. Олійник А. Ю. Конституційно-правовий механізм забезпечення основних свобод людини і громадянина в Україні : монографія. Київ : Алерта, КНТ, Центр навчальної літератури, 2008. 472 с.
4. Яроцький В. Л. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання. *Право України*. 2010. №12. С. 18–24.
5. Примак В. Д. Цивільно-правова відповідальність юридичних осіб : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ : НАН України, Інститут держави і права ім. В. М. Корецького, 2005. 16 с.
6. Цивільне право України: Академічний курс : підруч. : у двох томах / За заг. ред. Я. М. Шевченко. Т. 1. Загальна частина. Київ : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. 520 с.
7. Кузнєцова Н. С. Вибрані праці. Київ : ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
8. Ухвала Верховного Суду України від 20.10.2010 р. у справі № 6-2184св09. URL: http://www.law.liga.com.ua/b_text.php?type=3&id=130858&base=5.
9. 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>.
10. 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>

Самойленко Г. В. НОРМАТИВНЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА ЯК СКЛАДНИК МЕХАНІЗМУ ЇХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Стаття присвячена актуальним питанням забезпечення прав пасажирів. Воно зводиться до забезпечення прав сторони договірних зобов'язань шляхом застосування способів забезпечення виконання зобов'язань та інституту цивільно-правової відповідальності. Проте правове положення пасажирів як слабкої сторони договору не надає йому можливості для їх застосування. Отже, єдиною можливою залишається нормативне забезпечення.

Спосіб виконання договору перевезення пасажирів, який зумовлює обмеження свободи пасажирів, в тому числі у здійсненні окремих прав, на що погоджується пасажир, ставить в залежність перевізника і зумовлює ступінь його «турботи», яка знаходиться у лінійній залежності від ступеню обмеження прав пасажирів. Тут йдеться не лише про права особи як сторони договору, а й сферу забезпечення особистих немайнових прав особи, пов'язаних зі здійсненням перевезення.

Первинними є права пасажирів, які потребують забезпечення на всіх стадіях правового регулювання та полягають у єдності матеріального змісту та процесуальної форми здійснення прав.

Автор дійшов висновку, що обсяг прав пасажирів за національним законодавством уступає їх обсягу за законодавством ЄС та гарантіям їх забезпечення. Так, відсутнє закріплення права пасажирів на недискримінацію, на сприяння, на належне застосування законодавства, на допомогу у разі затримки (реалізоване лише на повітряному транспорті); частково забезпечені право на мобільність (особливо осіб з інвалідністю), на інформацію, на безпеку, право на відмову від подорожі, право на альтернативне виконання перевезення, на захист. Вирішення питань забезпечення прав пасажирів за законодавством України можливе шляхом імплементації норм законодавства ЄС.

Ключові слова: пасажир, перевезення, права пасажирів, забезпечення прав пасажирів, механізм забезпечення прав, правове регулювання.

Samoylenko G.V. REGULATORY FIXING OF PASSENGER RIGHTS AS A COMPONENT OF THE MECHANISM OF THEIR SECURING

The article deals with topical issues of securing the rights of the passenger. Elements of security include national legislation, legal procedures for the exercise of rights; legal remedies; legal remedies for human rights. In civil law, the protection of the rights of the individual narrows to the protection of the rights of the party to the contractual obligation by applying the means of ensuring the performance of the obligations and the institution of civil liability. They should help to secure the subjective rights of the party to the contract. However, the legal position of the passenger as a weakness of the contract does not give him the opportunity to apply the means of security. Therefore, regulatory support is the only option.

The fact is that the implementation of the carriage of passengers on the basis of the contract of carriage of passengers has its own peculiarities in comparison with the implementation of other civil contracts. First of all, it is a way of executing the contract. It restricts the freedom of the passenger, including in the exercise of individual rights, which the passenger agrees to, puts into dependence the carrier and determines the degree of his “concern”, which is linearly dependent on the degree of restriction of the rights of the passenger.

Passenger rights must cover not only the area of performance of the contractual obligation, but also the scope of the personal non-property rights of the person involved in the carriage.

The latter should be governed by general legal means adapted to the specific performance of the contract of carriage by different modes of transport, which is related to the technological peculiarities of its operation.

In the author’s belief, securing the rights of the passenger begins with their normative fixing and creation of conditions for proper implementation. Collateral accompanies all stages of legal regulation: legal regulation of social relations (assertion of rights and obligations, model of behavior of the parties); the emergence of subjective rights and obligations; exercise of rights and responsibilities; application of law. In other words, security is a manifestation of the material content (securing rights and obligations) and the procedural form (exercising them).

Carrying out a comparative analysis of passenger rights, the author concluded that the volume of passenger rights under national law is inferior to the volume of passenger rights under EU law and guarantees for their security. The legislation of Ukraine does not enshrine the rights of the passenger: to non-discrimination, to assistance, to the proper application of the law, to assistance in the event of delay (implemented only by air transport); partially secured the right to mobility (especially persons with disabilities), to information, to safety, to travel with animals, the right to refuse to travel, the right to alternative transportation, to protection.

The author acknowledges that the solution of the issues of securing the rights of passengers under the legislation of Ukraine is possible through the implementation of the rules of the EU legislation.

Key words: passenger, transportation, passenger rights, securing the rights of the passenger, mechanism of securing the rights, legal regulation.