

УДК 347.823

## ПАРАДИГМА ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Георгій САМОЙЛЕНКО,  
кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри цивільного права  
Запорізького національного університету

### АНОТАЦІЯ

Стаття спрямована на дослідження існуючих механізмів правового регулювання правовідносин перевезень пасажирів за законодавством України та законодавством ЄС. Необхідність їх порівняльного аналізу, проведеного в даній статті, зумовлена вектором гармонізації законодавства України до законодавства ЄС, що проводиться в умовах необхідності забезпечення реалізації та ефективного захисту прав та інтересів пасажирів (як слабкої сторони договору перевезення), які перебувають у нерівних умовах із перевізниками, в умовах стійкої національної традиції транспортного права. На думку автора статті, парадигма повинна враховувати одночасно декілька детермінант, регульованих і забезпечуваних одночасно нормами транспортного та споживчого законодавства.

Автор також звертає увагу, що існуючий в Україні позитивістський підхід у сфері регулювання перевезень пасажирів (критикований, не позбавлений недоліків), відмінний від соціологічного підходу, що застосовується в більшості країн ЄС, знаходить своє застосування в сучасних актах ЄС. Дана обставина дозволяє судити про перспективність даного підходу, відмовитися від сліпої імплементації актів ЄС, зосередивши увагу саме на гармонізації законодавства України із законодавством ЄС у досліджуваній сфері, зберігаючи національний підхід компромісу інтересів перевізників і пасажирів, забезпечуючи при цьому високу ступінь споживчих якостей і безпеки перевезень пасажирів, як це простежується в актах ЄС.

На думку автора, саме «безпека» пасажирів повинна стати тим ключовим фактором, який повинен знаходитися в основі парадигми цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів.

**Ключові слова:** перевезення, пасажир, безпека, гармонізація, права споживачів, компроміс інтересів.

### PARADIGM OF CIVIL LEGAL REGULATION OF PASSENGER TRANSPORT UNDER THE PRIZE OF HARMONIZATION OF THE LEGISLATION OF UKRAINE TO THE EU LEGISLATION

Heorhii SAMOILENKO,  
Candidate of Law Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor at the Department of Civil Law  
of Zaporizhzhya National University

### SUMMARY

The article is aimed at studying existing mechanisms of legal regulation of legal relations of passenger transportation according to the legislation of Ukraine and EU legislation. The need for their comparative analysis conducted in this article is due to the vector of harmonization of Ukrainian legislation with the EU legislation, which is carried out in conditions of necessity of ensuring the realization and effective protection of the rights and interests of passengers (as the weak side of the contract of carriage), which are in unequal conditions with carriers, in conditions of a stable national tradition of transport law. According to the author of the article, the paradigm must take into account simultaneously several determinants regulated and provided simultaneously by the norms of transport and consumer legislation.

The author also points out that the existing positivist approach in the field of regulating passenger transportation in Ukraine (criticized, not defective), different from the sociological approach applied in most EU countries, is applicable in contemporary EU acts. This circumstance allows us to judge the promise of this approach, to abandon the blind implementation of EU acts, focusing precisely on harmonizing Ukraine's legislation with EU legislation in the field of study, while maintaining a national approach to compromise the interests of carriers and passengers, while ensuring a high degree of consumer qualities and safety of passenger transport, as can be seen in the EU acts.

According to the author, the «safety» of the passenger should be the key factor that should be the paradigm of civil law regulation of passenger transportation.

**Key words:** transportation, passenger, safety, harmonization, consumer rights, compromise of interests.

**Постановка проблеми.** Попри наявність в Україні спеціального законодавства, на яке покладено вирішення питань врегулювання правовідносин із перевезення пасажирів, питання якісного та безпечного перевезення пасажирів є відкритим. Особливо гостро проблема стоїть на автомобільному транспорті. Чи не щодня новини доносять інформацію про нові ДТП за участю автомобільного тран-

спорту, що призвели або ж до фатальних наслідків, або до скалічення як пасажирів, так і інших учасників дорожнього руху.

Але і поза межами подібних трагедій вистачає питань, пов'язаних із порушенням прав пасажирів, які де-факто є заручниками транспортної системи. Це – питання до-ступності, поінформованості, своєчасності, комфортності,

зручності та безпеки перевезень пасажирів. Наразі всі вони є визначальними, вкрай важливими для пасажирів.

Забезпечити ці умови мало б цивільне законодавство, транспортне законодавство (яке в частині договірних умов перевезення пасажирів є спеціальним цивільним законодавством) та спеціальне споживче законодавство. Проте, зважаючи на роль сучасного споживчого законодавства в регулюванні цивільних правовідносин за участю споживачів, виявилось питання конкуренції цивільного, транспортного та споживчого законодавства в досліджуваній сфері.

Процеси, які відбуваються в країнах ЄС, зокрема глобалізація у сфері транспорту та намагання уніфікувати норми, які регулюють правовідносини з перевезення пасажирів в країнах ЄС та в рамках ЄС як інтеграційного об'єднання, що передбачено Договором про функціонування ЄС, зумовлюють необхідність гармонізації законодавства України до законодавства ЄС у тій частині, яка відповідає за єдині уніфіковані стандарти функціонування відповідної сфери відносин.

У той же час автор усвідомлює, що на рівні національного законодавства країн ЄС мають місце самостійні підходи до правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів (інколи – на рівні окремих актів цивільного чи транспортного законодавства, почасти – на рівні споживчого законодавства, що не забезпечує єдиного підходу до врегулювання цих правовідносин). У той же час на рівні ЄС щодо окремих видів транспорту застосовується концепція закріплення уніфікованих стандартів, які узгоджують споживчі запити пасажирів, створюючи гарантії як правового статусу пасажирів, так і відповідні гарантії та межі можливого для перевізників. При тому пильна увага приділяється компенсаційним заходам. Цивільно-правової відповідальності передбачає повне відшкодування шкоди, фактично обмежену відповідальність перевізників, що додає гарантії їх функціонуванню, стабільності транспортної системи взагалі, а відтак транспортної безпеки в межах ЄС.

Усвідомлення цього компромісу, проведення його в актах чинного законодавства в Україні є тією нагальною потребою, яка наразі має бути імплементована в позитивне законодавство України.

**Актуальність теми дослідження** зумовлена рядом факторів об'єктивного характеру. По-перше, йдеться про потребу в адаптації законодавства України, яке регулює правовідносини з перевезення пасажирів різними видами транспорту; по-друге, мають бути усвідомлені правовідносини та процеси, які відбуваються в ЄС у сфері перевезень пасажирів; по-третє, має бути проаналізований і усвідомлений механізм правового регулювання досліджуваних правовідносин в Україні та ЄС; по-четверте, відсутність глибоких наукових досліджень у згаданій сфері вимагає усвідомлення сутності явищ та шляхів вирішення існуючих питань, які стосуються адаптації законодавства України та ЄС у сфері забезпечення перевезень пасажирів, охорони та захисту їх прав та інтересів саме шляхом гармонізації законодавства України до законодавства ЄС, а не тотальної імплементації актів ЄС в означеній сфері. Такий підхід обґрунтовуємо тим, що національний законодавець виявив спроможність, зокрема в актах, які регулюють перевезення пасажирів повітряним транспортом, забезпечувати компроміс між інтересами перевізників та пасажирів, забезпечуючи при цьому дієвість вимог щодо безпеки пасажирів, перевезень, національної безпеки України як суверенної держави.

**Стан дослідження теми.** Серед вчених, у роботах яких має місце дослідження окремих питань цивільно-правового регулювання правовідносин, варто назвати Д.В. Боброву, В.І. Борисову, О.В. Дзеру, Н.С. Кузнецову, В.В. Луця, Р.А. Майданика, С.О. Погрібного, Р.О. Стефанчука Є.О. Харитонову, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишку та ін.

В окремих роботах Мінченка А.О., Нечипуренка О.М., Сумкіна С.О., Абрикосова Д.С. вирішуються питання правового регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту та питання забезпечення захисту прав та інтересів пасажирів під час виконання договірних зобов'язань із перевезення пасажирів. Однак їхні роботи присвячені аналізу правовідносин за законодавством України.

**Мета і завдання статті.** Мета статті полягає в комплексному аналізі стану урегульованості правовідносин із перевезення пасажирів в європейських країнах, ЄС як інтеграційного об'єднання та в Україні; виявленні концептуальних підходів, на яких базуються механізми правового регулювання в ЄС та в Україні в досліджуваній сфері правовідносин, а відтак з'ясування критеріїв, яким має відповідати гармонізоване законодавство України у сфері перевезень пасажирів, зберігаючи при цьому національні традиції правового регулювання (що сприятиме збалансованості системи та урегульованості сфери правовідносин) та національні інтереси. Відтак серед поставлених завдань слід виокремити ті, які стосуються з'ясування інтересів перевізників, пасажирів, національних інтересів, вироблення цивілізованих форм закріплення, формалізації компромісу інтересів означених суб'єктів у відповідності до критеріїв законодавства ЄС у сфері перевезень пасажирів різними видами транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Україна обрала шлях Євроінтеграції. Наразі він формалізований в Угоді 2014 р. про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2014 р. Однак ще задовго до того було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України «Про Концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 16.07.1999 р. № 1496 [1], Закон України «Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 21.11.2002 р. [2], Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.03.2004 р. [3] та ін.

У тексті Угоди, серед іншого, зазначається, що Сторони зобов'язуються вжити послідовних кроків до встановлення безвізового режиму у відповідний час після створення умов для добре керованого і безпечного пересування людей, визначених у двофазовому Плані дій щодо лібералізації візового режиму, представленого на Саміті Україна–ЄС 22 листопада 2010 року (ч. 3 ст. 19 Угоди).

Відтак питання безпечного пересування людей є одним із питань, які варто вирішувати в процесі гармонізації законодавства України до законодавства ЄС.

Однак варто визнавати і той факт, що національне законодавство у сфері транспорту є здебільшого застарілим, таким, що базується на концептуальних підходах планової економіки радянських часів. Акти цивільного (транспортного) законодавства у своїй більшості є родом із 60-х років минулого століття, де сфера перевезень пасажирів вбачалася як одна із сфер народного господарства, чітко формалізована і нормативно врегульована. На рівні теорії тих часів взагалі точилися спори щодо підпорядкування сфери перевезень адміністративному, але ніяк не цивільному праву.

На сьогодні, визнаючи специфіку перевезень пасажирів транспортом загального користування, важко не погодитися з тим, що на основі лише диспозитивного метода правового регулювання цивільного права практично неможливо забезпечити інтереси слабкої сторони перевезення (пасажирів). До речі, на сьогодні пасажирів визнано офіційно на рівні Регламенту ЄС слабкою стороною договору перевезення. Так, у п. (3) Преамбули Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» прямо зазначено: «Оскільки

пасажири залізничного транспорту є слабшою частиною транспортного договору, права пасажирів у цьому відношенні повинні бути захищені» [4].

Відповідно до оновленого 2003 р. цивільного законодавства України відбулося посилення ролі цивільних договорів у регулюванні цивільних правовідносин, якими є і відносини з перевезення пасажирів.

Законодавець, розуміючи специфіку транспортного процесу, зумовленість перевезень технологічною специфікою діяльності різних видів транспорту, зважаючи на традиції транспортного права, в ЦК України в главі 64 Перевезення закріпив бланкетну норму, у відповідності до якої загальні умови перевезення визначаються цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено даним Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них (ч. 3. ст. 908 ЦК України) [5].

Але транспортне законодавство (Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р. [6], Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 [7], Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. [8] та ін.), яке приймалося до введення в дію ЦК України в 2004 р., містить вади та прогалини правового регулювання, концептуально не завжди відповідає вимогам ЦК, який, у свою чергу, почасти є таким, що потребує доопрацювання, особливо в частині забезпечення прав та інтересів особи, зокрема визнання та забезпечення її права на безпеку; визнання та забезпечення прав споживачів, які витікають зі споживчих договорів.

Варто зазначити, що подібна ситуація не є унікальною саме в Україні – вона має місце в законодавстві більшості пострадянських країн.

Новелою цивільного законодавства стало закріплення серед його засад принципу свободи договору. Однак виявилася інша сторона: за умов безмежної договірної свободи виявилось, що сторони не перебувають у рівних умовах. Відтак стали актуальними питання зловживання правом, перевищення меж допустимої договірної свободи, питання гарантій дотримання прав слабкої сторони публічних договорів про приєднання.

Договір перевезення пасажирів транспортом загального користування не став не лише виключенням, але й класичним прикладом публічних договорів.

Перевізники нав'язують умови договору перевезення, вигідні собі, а не пасажирам. Конкурентні засади не завжди спроможні забезпечити інтереси пасажирів. За таких обставин дотримання принципу рівності сторін можливе лише шляхом нормативної регламентації прав і обов'язків сторін, які внаслідок цього стають частиною договірних умов.

У спеціальній науковій літературі неодноразово зазначалося, що пасажир, окрім того, що є споживачем транспортної послуги, є економічно слабкою стороною транспортного зобов'язання, що й зумовлює існування імперативних норм, які мають захищати інтереси цієї категорії осіб [9, с. 442]. Наявність же в ЦК України положень щодо публічних договорів взагалі пов'язують з усвідомленням того, що в ряді правовідносин потребують свого захисту інтереси споживачів товарів (робіт, послуг), наслідком

чого є виключення чи обмеження із загального принципу свободи договору та проявом публічних засад у цивільному праві [10, с. 448].

Тут варто зазначити, що цивілістиці відомі й інші підходи. Так, О.В. Дзера в публічних договорах (за способом укладання – про приєднання) не вбачає обмеження свободи договору, оскільки хоч пасажир і не приймає участі у формуванні умов договору, проте сам вирішує, укладати чи не укладати договір на запропонованих йому умовах [11, с. 161].

Публічний характер договору перевезення пасажирів зумовлює ту його особливість, на яку звернув увагу Міщенко А.О., – неможливість пасажирів впливати на формування договірних умов [12, с. 113]. Така особливість дозволила Харитонову Є.О. зробити висновок, що за таких обставин виключна перевага належить волі однієї зі сторін. І вона виявляється в тому, що ця сторона диктує свою волю не тільки окремому суб'єкту, а й невизначеному колу осіб [13, с. 538].

Ряд науковців запропонували виправити ситуацію недосконалості цивільного (транспортного) законодавства шляхом надання можливості захисту прав пасажирів шляхом застосування споживчого законодавства. Так, Залеський В.В. зазначав, що у зв'язку з тим, що договір перевезення пасажирів є публічним договором і в частині захисту прав пасажирів до нього застосовується законодавство про захист прав споживачів, на транспортні організації загального користування покладаються публічно-правові обов'язки, спрямовані на якісне обслуговування громадян, які бажають скористатися послугами транспорту [14, с. 15].

Із цих підстав ним було зроблено висновок про наявність у перевізників обов'язків забезпечувально-організаційного характеру (переддоговірних обов'язків), які він систематизував у три групи: забезпечити рівні умови майбутнього договору для всіх пасажирів; сформувати доступний інформаційний сервіс (доступ до повної інформації про перевезення); створити передумови для укладання договору перевезення (продаж/придбання квитків, фіксація вступу пасажирів в договірні відносини) [15, с. 69].

У світі та Європі у сфері захисту прав споживачів, починаючи з 60-х років минулого століття, відбувався так званий консюмерський рух (із захисту прав споживачів), результатом якого стало прийняття відповідних актів національного, а згодом і в рамках ЄС, характеру, спрямованого на захист прав споживачів.

В Україні ж відповідний Закон «Про захист прав споживачів» було прийнято лише в 1991 р. [16]. До того про інтереси споживачів «турбувалася» радянська держава шляхом нормативного регламентування діяльності транспортних організацій на основі «примусу», однак без будь-яких гарантій правового статусу пасажирів (прояв такого позитивістського підходу було реалізовано шляхом прийняття Правил перевезень пасажирів тими чи іншими видами транспорту або ж Правилами надання послуг пасажирів з перевезення). Такий механізм регулювання правовідносин із перевезення пасажирів дістався в «спадщину» Україні і залишається і нині національною особливістю регулювання даного типу відносин.

На відміну від нього, в більшості країн, які увійшли до складу ЄС, тривалий час механізм правового регулювання перевезень пасажирів на нормативному рівні базувався не стільки на цивільному чи транспортному законодавстві, скільки на споживчому та антимонопольному.

Такий стан речей був зумовлений необхідністю обмеження свободи монополій у визначенні змісту стандартних договорів, шляхом заборони включати в ці договори положення, що істотно обмежують права та інтереси учасників



цивільного обігу. Крім того, на економічно сильну сторону (професійного комерсанта) на рівні закону покладалася додаткові обов'язки. Йдеться, зокрема, про обов'язок інформувати контрагентів про істотні властивості запропонованих товарів та послуг, гарантувати безпеку їх споживання.

Так, у Швеції було прийнято закон, який заборонив несумлінні договірні умови (Act on Contract Terms in Consumer Relations 1971 p.) [17].

У Німеччині було прийнято закон, який регулював стандартні договірні умови – «Act concerning the Regulation of Standard Contract Terms» (09.12.1976 p., чинний з 01.04.1977 p.) [18].

Назва цього акту німецькою мовою – «Das Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetz)» [19]. Закон служив правовою основою захисту прав споживачів.

Для тих, хто у своїх працях продовжує переписувати застарілі тексти, повідомляємо, що з 01.01.2002 р. закон було відмінено, а його положення перенесено до BGB (Bürgerliche Gesetzbuch – Німецького Цивільного Уложення) на підставі Закону про модернізацію зобов'язального права. Фактично положення даного закону було перенесено до §§ 305-310 BGB [20].

У Великобританії було прийнято Закон про справедливу торгівлю (1973 p.) Fair Trading Act (1973) [21], який закріпив причинний зв'язок правового положення споживача з «вільною конкуренцією». Базовою категорією виступила категорія «monopoly situation». Закон закріпив повноваження Генерального директора з питань справедливої торгівлі на власний розсуд вживати заходів у вигляді так званої обмежувальної практики.

26.03.2015 року в Об'єднаному королівстві (UK) було прийнято Закон про права споживачів (Consumer Rights Act 2015) [22].

Натомість в Австрії в 1979 році було прийнято Закон про захист споживачів (8. März 1979, Konsumentenschutzgesetz – KSchG) [23]. Аналіз цього федерального закону (станом на 19.02.2018 р.) свідчить, зокрема, що ряд його положень стосується загальних інформаційних зобов'язань підприємця, не застосовуються до контрактів із перевезення осіб (§ 5a (2) п. 13). Іншими словами, питання захисту прав споживачів транспортних послуг (пасажирів) регулюється цивільним та транспортним законодавством.

Такий підхід, загалом, наразі використано в споживчому законодавстві України, хоча сам Закон України «Про захист прав споживачів» не містить у собі виключень застосування до правовідносин із перевезення пасажирів.

У цілому аналіз національних підходів ряду країн ЄС у сфері правового регулювання перевезень пасажирів свідчить про найбільшу схожість законодавства Франції та України.

У Франції в 1978 р. прийнято Loi n°78-23 du 10 janvier 1978 sur la protection et l'information des consommateurs de produits et de services (Закон про захист та інформацію споживачів товарів і послуг) [24], який згодом було трансформовано в Споживчий Кодекс Франції [25]. Кодекс містить права споживачів та гарантії їх дотримання, включаючи адміністративні та судові процедури, спрямовані на забезпечення прав споживачів у різних сферах.

Ст. 221-1 Споживчого Кодексу Франції містить положення, згідно з якими товари та послуги повинні, за нормальних умов використання або в інших умовах, обґрунтовано передбачуваних фахівцем, представляти безпеку, яку можна законно очікувати, і не завдавати шкоди здоров'ю людей, - авт. переклад).

У той же час Споживчий Кодекс Франції, попри його деталізацію, стосовно сфери перевезень містить лише загальні приписи щодо необхідності надання «безпечних»

послуг та права на відшкодування шкоди, завданої неякісними чи небезпечними послугами.

Правовідносини з перевезення пасажирів регулюються Транспортним Кодексом Франції (від 02.12.2010 р.) – Code des transports de France [26] та спеціальним транспортним законодавством, зокрема Законом 1982 року La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (Закон «Про організацію внутрішніх перевезень») [27]. Щоправда, його положення було інстальовано до Транспортного кодексу в грудні 2010 року.

Утім, попри уявну аналогію механізму правового регулювання перевезень пасажирів за законодавством Франції та України, подібна схожість насправді відсутня.

Такий висновок можливо зробити після ознайомлення з текстом Транспортного Кодексу Франції та транспортного законодавства Франції. На відміну від українського транспортного законодавства (диверсифікованого за видами транспорту, деталізованого за публічною та приватною сферами застосування), Транспортний кодекс Франції обмежується вирішенням адміністративних питань, таких як: реєстрація суб'єктів, надання дозволів, сертифікатів, ліцензій, допусків до експлуатації, забезпечення безпеки перевезень, питання контролю за ефективністю та безпечністю перевезень через контроль транспортних засобів та їх діяльності; вирішення поліцейських питань із розслідування випадків на транспорті, боротьби з тероризмом та наркоманією; діяльності громадського транспорту, спеціального транспорту, шкільного транспорту; соціальні питання; фінансування, дотації, субвенції; приватні автомобільні перевезення людей, функціонування таксі.

Іншими словами, правове регулювання перевезень пасажирів обмежується «формуванням» правового статусу перевізника. Приватна сфера відносин (безпосередні взаємовідносини перевізників і пасажирів) залишається сферою цивільного права, яке не захищає інтереси «слабкої» сторони договору (Цивільний кодекс Швейцарії взагалі не виділяє договір перевезення пасажирів в окрему договірну конструкцію. Він не містить жодної норми щодо регулювання цієї сфери цивільних правовідносин. Більш того, він не визнає перевезення окремим типом договорів. Тому стосовно договору перевезення вантажу в ст. 440 міститься положення, що правила договору доручення застосовуються до перевезень вантажів [28]).

Подібна ситуація є присутньою в національному законодавстві більшості країн ЄС. Попри спроби «посилити» позиції споживача шляхом нормативного зобов'язання перевізників надавати всебічну інформацію пасажирів та «створювати умови» для безпечного їх перевезення, реальні гарантії правового статусу пасажирів, закріплені на рівні національного цивільного законодавства, здебільшого відсутні. Відсутні практично будь-які згадування про можливість притягнення перевізника, який не виконав чи неналежним чином виконав свої зобов'язання за договором перевезення пасажирів до цивільно-правової відповідальності (звичайно, крім відповідальності за шкоду, завдану життю чи здоров'ю пасажирів, оскільки тут йдеться більше про деліктну цивільно-правову відповідальність, аніж про договірну).

Усвідомлюючи неприпустимість такої ситуації в умовах сучасного трансформування суспільства, просування ідей природного права, домінування антропоцентричного підходу в сучасному праві, на рівні ЄС було вжито ряд заходів, спрямованих на посилення гарантій правового статусу пасажирів.

Серед них, на наше переконання, уваги найбільшою мірою заслуговують:

1) Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16.02.2011 р. «Про права пасажирів

в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004», в якому прямо зазначено, що «(2) Оскільки пасажир автобусного транспорту є вразливою стороною договору перевезення, всім пасажиром має забезпечуватися мінімальний рівень захисту» [29];

2) Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту», який, окрім вимог щодо забезпечення права пасажирів на інформацію, містить ще й «беззаперечне право на допомогу», «право на безпеку» та конкретні суми компенсацій за порушення перевізником тих чи інших договірних умов (див. ст. 12-14, 17 та ін. зазначеного Регламенту), права осіб з інвалідністю, положення щодо професійної підготовки водіїв для надання допомоги пасажиром [4].

Як не дивно, але такий конкретний концептуальний підхід щодо нормативного визначення гарантій прав пасажирів на імперативному рівні був притаманний національній системі транспортного права радянської епохи (що, правда, не будемо кривити, воно не містило компенсаційних заходів за порушення договірних умов) і залишається традиційним в українському позитивному праві. Щоправда, Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30.11.2012 р. [30] є приємним виключенням: вони містять конкретні наслідки конкретних порушень договірних умов із перевезення пасажирів повітряним транспортом у вигляді конкретних сум конкретних компенсацій пасажиром (це є проявом обмеженої відповідальності перевізника, щоне властиве цивільному праву України, оскільки останнє закріплює принцип повного відшкодування шкоди).

**Висновки.** Таким чином, урахувавши особливості національного транспортного та споживчого законодавства України, порівнюючи його з національним законодавством ряду країн ЄС, ЄС у сфері правового регулювання перевезень пасажирів, можемо зробити висновок, що саме національне законодавство України концептуально є більш наближеним до законодавства ЄС у досліджуваній сфері, ніж законодавство більшості країн ЄС. У той же час воно є недостатньо гармонізованим із сучасним законодавством ЄС з окремих видів перевезень, що зумовлює необхідність подальших досліджень правовідносин, позитивного права ЄС у сфері перевезень пасажирів різними видами транспорту та дій щодо адаптації законодавства України до законодавства ЄС шляхом його подальшої гармонізації.

Утім, варто чітко усвідомлювати і той факт, що на рівні ЄС ця сфера не є достатньою мірою гармонізованою, оскільки, приміром, в одному з найсучасніших (прогресивних) Регламентів у сфері правового регулювання перевезень пасажирів (йдеться про Регламент № 1371/2007 щодо залізничних перевезень пасажирів) прямо зазначається: «(6) Однак бажано поширити сферу застосування цього Регламенту і захистити не лише міжнародних пасажирів, але і внутрішніх також» [4].

У той же час, на наше глибоке переконання, саме «безпека» пасажирів повинна стати тим ключовим фактором, який повинен знаходитися в основі парадигми цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів за національним законодавством України.

#### Список використаної літератури:

1. Про Концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Постанова 16.07.1999 р. № 1496 / Кабінет Міністрів України. Офіційний вісник України. 1999. № 33. Ст. 1735.
2. Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 21.11.2002 р. № 228-IV / Верховна Рада України. Офіційний вісник України. 2002. № 50. Ст. 2233.
3. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18.03.2004 р. № 1629-IV / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 29. Ст. 367.
4. 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>.
5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356.
6. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова від 27 червня 1969 р. / Рада Міністрів УРСР. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>.
7. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова від 18.02.1997 р. № 176 / Кабінет Міністрів України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>.
8. Про затвердження статуту залізниць України: Постанова від 6 квітня 1998 р. / Кабінет Міністрів України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.
9. Гражданское право: учеб. Ч. I. / [Сергеев А.П., Толстой Ю.К. и др.]; под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Москва: «ПРОСПЕКТ», 1998. 632 с.
10. Цивільний кодекс України: коментар. Харків: ТОВ Одісей, 2004. 856 с.
11. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2-х т. – 3-тє вид., перероб. і доп. / за ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. Київ: Юрінком Інтер, 2008. Т. II. 1088 с.
12. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
13. Цивільне та сімейне право України: підручник / за ред. Харитонова С.О., Голубевої Н.Ю. Київ: Правова єдність, 2009. 968 с.
14. Залесский В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком. Право и экономика. Москва: Юрид. Дом «Юстицинформ», 2000. № 9. С. 15–21.
15. Залесский В.В. Транспортные договоры: учебно-практическое пособие. Москва: Издательство Тихомирова М.Ю., 2004. 312 с.
16. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 р. / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1991. № 30. Ст. 379.
17. Ulf Bernitz Swedish Standard Contracts Law and the EC Directive on Contract Terms. URL: <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/39-1.pdf>.
18. Otto Sandrock. The Standard Terms Act 1976 of West Germany. The American Journal of Comparative Law. Volume 26, Issue 4, 1 October 1978, Pages 551–572. URL: <https://doi.org/10.2307/840058>.
19. Das Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetz) (1976). URL: [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=-Bundesanzeiger\\_BGBI&jumpTo=bgbl176s3317.pdf](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=-Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl176s3317.pdf).
20. AGB-Gesetz. URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/AGB-Gesetz>.
21. Fair Trading Act (1973). URL: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/41/pdfs/ukpga\\_19730041\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/41/pdfs/ukpga_19730041_en.pdf).
22. Consumer Rights Act 2015. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/15/contents>.
23. Konsumentenschutzgesetz – KSchG. 8. März 1979 (Закон про захист споживачів Австрії 1979 р.). URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=-Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002462>.
24. Loi n°78-23 du 10 janvier 1978 sur la protection et l'information des consommateurs de produits et de services. URL:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT0000000518102>.

25. Споживчий кодекс Франції. LOI n° 93-949 du 26 juillet 1993 relative au code de la consommation (partie Législative). URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=06D7437023D1A9FC870ECB97F8388E96.tplgfr30s\\_2?cidTexte=JORFTEXT0000000529228&dateTexte=19930727](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=06D7437023D1A9FC870ECB97F8388E96.tplgfr30s_2?cidTexte=JORFTEXT0000000529228&dateTexte=19930727).

26. Code des transports de France (02.12.2010). URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT00023086525&dateTexte=20101202>.

27. La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (30.12.1982). URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730>.

28. Code civil Suisse (Цивільний Кодекс Швейцарії від 10.12.1907 р.). URL: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19070042/index.html#a7>.

29. 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>.

30. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу:

Наказ від 30.11.2012 № 735 / Мінінфраструктури. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.

#### ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА

**Самойленко Георгій Валерійович** – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного права Запорізького національного університету

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Samoilenko Heorhii Valeriiovich** – Candidate of Law Sciences, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Civil Law of Zaporizhzhya National University

*georgesamoil1976@gmail.com*