

УДК 343.222:340.134:347.795.4

І. Р. Ніколаєнко
аспірант кафедри цивільного права
Запорізького національного університету

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ПРАВ ПАСАЖИРІВ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МІСЬКОМУ ТА ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

У науці цивільного права тривалий час тривають дискусії як щодо сутності та особливостей цивільно-правової відповідальності, так і стосовно інституту захисту цивільних прав, його форм, порядків та способів. Автор цієї статті неодноразово задавався питанням співвідношення цих двох інститутів. У контексті вирішення питань, які виникали у зв'язку з дослідженням механізму захисту прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні, ефективності нормативного та договірної (автономного) забезпечення прав у контексті сучасних приватноправових підходів до регулювання цивільних правовідносин, є потреба співвідношення категорій цивільно-правової відповідальності та захисту цивільних прав.

Як виявив аналіз досліджуваних правовідносин і особливостей цивільно-правового регулювання, точки дотику двох означених інститутів зумовлені особливостями функціонального призначення й інструментального використання для досягнення поставленої мети. Говорячи простіше, пасажир – споживач транспортної послуги – може ініціювати механізм притягнення перевізника, який неналежним чином виконав умови договору перевезення пасажирів у міському чи приміському сполученні до цивільно-правової відповідальності, реалізуючи цим своє право на захист. При цьому пасажир не захищає своє порушене право безпосередньо, а лише ініціює механізм, за допомогою якого можливим є примусове забезпечення використання одного зі способів захисту, передбачених ст. 16 ЦК України.

Але сама по собі цивільно-правова відповідальність, не слугуючи певній меті, позбавлена усілякого сенсу.

Як зазначила Н.С. Кузнецова, механізм дії цивільно-правової відповідальності, яка органічно єдині елементи матеріально-правового та цивільно-правового характеру, дає можливість виявити характер впливу інституту відповідальності на формування належної поведінки суб'єктів цивільно-правових відносин та на можливість відновлення та захисту порушених цивільних прав [1, с. 365].

Цивільно-правова відповідальність є способом впливу на поведінку правопорушника. Стосовно цього впливу і його значення виявилось два підходи в цивільному праві. Згідно з першим, ци-

вільно-правова відповідальність існує в межах охоронного правовідношення, якому властиве застосування засобів примусу, передбачених на нормативному рівні у зв'язку із здійсненням правопорушення (як у договірній, так і в позадоговірній сфері) [2, с. 75–76].

Згідно з другим підходом, висловленим В.В. Вітрянським, цивільно-правова відповідальність одного учасника майнового обороту перед іншим, відповідальність порушника перед потерпілим, тому її метою є відновлення порушеного права на підставі принципу відповідності розміру відповідальності розміру завданої шкоди [3, с. 569–570].

У науковій літературі ми зустріли й інший підхід. Так, свого часу С.М. Братусь [4, с. 4], а нині Р.Б. Шишка зазначили, що визначальним фактором чи ознакою цивільно-правової відповідальності є її визначальний елемент – державний примус [5, с. 208].

Це дозволило нам говорити про щонайменше чотири взаємопов'язані, але все ж таки, самостійні категорії, кожна з яких визначається своєю природою та призначенням, зокрема такими, як відповідальність, санкції, наслідки порушення зобов'язання, захист порушеного цивільного права.

Через призму предмета нашого дослідження – відповідальності за порушення законодавства про захист прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученні як характеристика, так і взаємодія означених категорій набуває нових кольорів та деталей, адже загальне може досліджуватися та сприйматися краще через особливе.

Дослідження питань як відповідальності в цивільному праві, так і захисту цивільних прав, присвячено роботи багатьох видатних науковців, серед яких С.М. Братусь, О.С. Іоффе, А.О. Собчак, О.О. Красавчиков, В.В. Вітрянський, О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова, І.С. Канзафарова, Д.В. Боброва, З.В. Ромовська, А.В. Луць, І.В. Спасибо-Фатеева, Є.О. Харитонов, В.І. Борисова, Р.Б. Шишка та ін.

Низку робіт присвячено захисту цивільних прав, захисту прав споживачів, особливостям цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів таксі та залізничним транспортом, проте спеціалізовані дослідження, присвячені особливостям цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні, наразі відсутні, що, зважаючи на не-

обхідність формування ефективного механізму захисту цивільних прав і у сфері перевезень муніципальним транспортом, є актуальним.

Установити особливості цивільно-правової відповідальності за законодавством України про захист прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученнях, її ролі в механізмі захисту прав пасажирів як споживача транспортної послуги.

Ми не випадково темою статті обрали відповідальність за порушення законодавства про захист прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученнях.

Справа в тому, що специфіка правовідносин, пов'язаних із перевезенням пасажирів у міському та приміському сполученнях, має свої особливості. Саме вони зумовлюють особливості правового регулювання.

Цивільному праву відома ціла низка договірних зобов'язань, для яких більше властиве нормативно-правове, аніж автономне (індивідуально-правове) регулювання. На цю особливість неодноразово звертали увагу вчені-цивілісти та давали відповідну оцінку.

Так, В.В. Мухін звертався до питання індивідуально-правового регулювання цивільних правовідносин [6]. Г.В. Самойленко досліджував питання реалізації автономної волі під час регулювання договірних правовідносин із перевезення пасажирів [7, с. 73; 8, с. 139].

Усім перевезенням пасажирів у міському та приміському сполученні властива та особливість, що майже всі вони, незалежно від того, яким видом транспорту здійснюється перевезення в рамках цього виду сполучення, є швидкоплинність, масовість, особливість укладання договору та закріплення його умов. Саме договори, які мають таку спільну рису, як неможливість споживача впливати на формування умов договору, нормативно було віднесено до групи публічних договорів, за способом укладання – про приєднання.

Умови таких договорів, зокрема про відповідальність основної сторони договору, з метою захисту слабкої сторони договору містяться в актах цивільного законодавства, що і викликає дискусію щодо співвідношення автономного (індивідуального та нормативно-правового регулювання цієї категорії зобов'язальних правовідносин) [9, с. 166].

Солідаризуємося з позицією Г.В. Самойленка, що метою таких договорів і такого способу регулювання правовідносин стала потреба забезпечити дієвість основних засад цивільного законодавства (принципів цивільного права) в інтересах слабкої сторони договору, якою є пасажир, за обставин, коли диспозитивність та принцип свободи договору не може забезпечити його права та інтереси [10, с. 71].

Саме в конструкції договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях ми

знаходимо, що пасажир не впливає на узгодження договірних умов, зокрема про наслідки невиконання чи неналежного виконання перевізником своїх договірних умов.

Так, постає питання щодо значення договору в механізмі цивільно-правового регулювання цих правовідносин. У цивілістичній літературі з прийняттям ЦК України 2003 р. велика увага стала приділятися питанням свободи договору.

Але, як ми уже зазначали, в досліджуваному договорі годі сподіватися на те, що перевізник узгоджуватиме умови договору з кожним із пасажирів окремо. Для таких випадків законодавець передбачив групу публічних договорів за способом укладання – про приєднання. Але як же бути тоді зі свободою договору, автономним регулюванням чи саморегулюванням відносин, якщо ці відносини врегульовані нормативно, зокрема про права та обов'язки перевізника та пасажирів як сторін договору?

Відповідь віднаходимо в праці С.О. Погрібного, який зазначив, що є нормальним і допустимим нормативне регулювання правовідносин у подібних випадках, адже це є «запасним варіантом» на той випадок, коли учасники правовідносин, в тому числі і договірних не захочуть або не зможуть їх самостійно врегулювати [11, с. 117].

У літературі висловлювалася позиція про те, що ті умови, які закріплено актами цивільного законодавства, теж складають частину умов договору [12, с. 82]. Загалом, про це йдеться і в ст. 638 ЦК України, яка закріплює, що до істотних умов договору належать умови, визначені законом як істотні, які є необхідними для цього виду договорів.

На підставі цього можемо зробити висновок, що порушенням умов договору є невиконання або неналежне виконання сторонами як умов договору, які узгоджені сторонами, так і тих, які містяться в актах цивільного законодавства і визначають зміст умов цього договору.

Такий висновок прослідковується і в праці С.О. Погрібного, на думку якого цивільно-правовий договір у тих випадках, коли використовується суб'єктами для саморегулювання цивільних відносин (ст. 6 ЦК України), є формою вираження саме норм цивільного права [11, с. 125].

Із цього можна зробити логічний висновок, що сторона договору, яка порушила умови договору може бути притягнена до цивільно-правової відповідальності.

Нам імпонує позиція О.О. Кот, що навіть у разі застосування державного примусу (притягнення порушника до цивільно-правової відповідальності) проявляється дух приватного права, який уміщується в категорії свободи і диспозитивності, оскільки жоден учасник не може ініціювати притягнення порушника до відповідальності, окрім самого потерпілого [13, с. 218].

Проте сама по собі цивільно-правова відповідальність є підсистемою в структурі механізму правового регулювання суспільних відносин, оскільки його існування передбачає, що норми права є основою для формування правових зв'язків та відносин [1, с. 362–363].

У контексті нашого дослідження цікаву думку висловив А. Коструба. На його переконання стадія правозастосування існує в межах стадії правового регулювання цивільних правовідносин, зокрема *стадії правозахисту, етапом якого воно стає*. «Порушені цивільні правовідносини генерують правозастосовну діяльність суду. Прийняття судового акта корегує мету правового регулювання цивільних правовідносин, яка була деформована на стадії правореалізації, поновлює суб'єктивні цивільні права, забезпечує захист правового інтересу особи» [14, с. 154].

Ми погоджуємося з цим твердженням, з уточненням того, що самі по собі цивільні правовідносини не можуть генерувати правозастосовну функцію діяльності суду. Вони є лише передумовами. Рушійною силою є сама особа потерпілого, його воля, спрямована на здійснення реалізації свого права на захист та дії (діяльність), які спрямовані на захист свого порушеного права шляхом звернення до суду і ініціації його діяльності.

Але з точкою зору характеристики стадій правового регулювання погоджуємося беззаперечно.

Свого часу А.О. Собчак визначив, що в механізмі відповідальності є три самостійні стадії: механізм формування санкцій, правозастосування (як механізм застосування заходів відповідальності), механізм реального впливу відповідальності на поведінку правопорушника. Під останнім він розумів переведення санкцій у реальну поведінку учасників конкретного правовідношення [2, с. 75–76].

Такий підхід надихнув Р.Б. Шишку до висновку щодо того, що державний примус є визначальним елементом цивільно-правової відповідальності, а тому добровільне виконання акцесорного зобов'язання не є цивільно-правовою відповідальністю [5, с. 208].

Лише у тому разі, коли порушник не виконує акцесорне зобов'язання, воно за ініціативою постраждалого може перерости у цивільно-правову відповідальність порушника (через застосування державного примусу).

Такий підхід солідаризується з позицією Я.М. Шевченко, до основних ознак мір відповідальності віднесла негативні наслідки для порушника у майновій сфері, осуд правопорушення і правопорушника, можливість державного примусу.

Водночас, на її переконання, міри захисту спрямовані на виконання цивільно-правового зобов'язання щодо суб'єкта, права якого порушено. Вони можуть бути реалізовані як судовими органами, так і самими суб'єктами безпосередньо

[15, с. 83]. До такого висновку можна дійти аналізуючи положення ст. 16 ЦК України, оскільки відповідальність у вигляді відшкодування матеріальної та моральної шкоди визнано одними із видів способів цивільно-правового захисту.

Саме на цю особливість звернула увагу Н.С. Кузнєцова, додавши, що і заходи відповідальності, і способи захисту є правовими засобами, юридичними інструментами впливу на правовідношення; вони спрямовані на усунення наслідків порушення прав постраждалої особи; попри те, що вони мають спільну правозахисну мету, способи захисту є більш широким поняттям, оскільки передбачають не лише відновлення порушеного права або компенсацію втрат із за цього, але й попередження, припинення, усунення порушення цивільного права [1, с. 372].

Екстраполюючи ці теоретичні положення на досліджувані нами правовідносини, доведеться зробити доволі специфічні висновки.

Справа в тому, що жоден з актів цивільного та транспортного законодавства (містить норми, які є частиною цивільного законодавства), зокрема Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176, Правила надання населенню послуг із перевезень міським електротранспортом, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1735, Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1196 від 27.12.2006 р., Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України (втратили чинність), затверджені Наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України № 329 від 09.10.2006 р., не містять положень стосовно умов, які можна було б ідентифікувати як положення про відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання ним своїх зобов'язань.

Виникає питання щодо того, які наступають наслідки невиконання чи неналежного виконання перевізником взятих на себе зобов'язань? Відповідь знаходимо в ст. 611 ЦК України (Правові наслідки порушення зобов'язання). Вона закріплює, що ці наслідки встановлюються договором або законом. Серед них є припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом, розірвання договору, зміна умов зобов'язання, сплата неустойки, відшкодування збитків та моральної шкоди.

Основна ідея наслідків невиконання чи неналежного виконання перевізником своїх зобов'язань досить чітко прослідковувалася в Правилах користування трамваем і тролейбусом у містах

України (втратили чинність). Так, згідно з п. 4.4., підприємства несуть відповідальність за шкоду, заподіяну здоров'ю і майну пасажирів, а також довкіллю.

У разі непередбачених подій, які спричинили зупинку рухомого складу на маршруті більше ніж на 10 хвилин, підприємство на запит пасажирів надає довідку про тривалість затримки (п. 4.5 означених Правил).

У разі виходу рухомого складу з ладу під час роботи на маршруті (лінії) пасажирів, що оплатили вартість транспортної послуги, під час пересадки на іншу одиницю рухомого складу повторно вартість проїзду не сплачують (п. 4.6 Правил).

Ці положення яскраво демонструють наслідки невиконання чи неналежного виконання зобов'язання. Відповідальність є лише одним із таких наслідків, передбачених ст. 611 ЦК України, але не вищезазначених Правил.

Проте бувають і винятки. Наслідком систематичних порушень автомобільним перевізником своїх зобов'язань може стати розірвання договору між органом місцевого самоврядування і перевізником на обслуговування маршруту, передання його в обслуговування іншому перевізникові (на основі договору про організацію перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування).

Проте такий сценарій майже не є можливим стосовно роботи трамваїв та тролейбусів, які здійснюють комунальними підприємствами.

Але тут можна зауважити, що ці наслідки важливі для перевізника, а для відновлення порушеного права пасажирів прийняття такого рішення немає практичного значення (окрім, звичайно, можливості вільно реалізовувати свої права пасажирів вже у відносинах із новим перевізником у майбутньому).

Так, може скластися враження, що перевізники взагалі не несуть відповідальності за порушення договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях.

Проте це не так. Згідно зі ст. 928 ЦК України, 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.

Відповідальність перевізників за інші види порушень прав пасажирів у міському та приміському сполученні не передбачено законодавчо.

Ураховуючи те, що пасажир у відповідності до Закону України «Про захист прав споживачів» може бути визнаний споживачем транспортної послуги, дія цього закону розповсюджується і на нього.

Такої позиції дотримується і Верховний Суд України. Згідно з п. 2 Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12.04.1996 р. «Про практику

розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів», де прямо зазначено, що відповідний Закон України «Про захист прав споживачів» не визначає певних меж своєї дії, тому «судам слід мати на увазі, що до відносин, які ним регулюються, належать, зокрема ті, що виникають із договорів купівлі-продажу, майнового найму ... перевезення громадян та їх вантажу...» [17].

Згідно з ч. 2 ст. 22 цього закону (Судовий захист прав споживачів) під час задоволення вимог споживача суд одночасно вирішує питання щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Можна було б стверджувати, цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні відповідає одному із способів захисту прав пасажирів на основі положень Закону України «Про захист прав споживачів» і полягає в відшкодуванні пасажирів, права якого порушено, моральної шкоди, проте в справі № 6-28003св07 в рішенні від 29 квітня 2009 р. Верховний Суд України вказав, що «суди не мали правових підстав для задоволення вимог про відшкодування моральної шкоди, оскільки такий вид цивільної відповідальності не передбачений ні умовами спірного договору про повітряне перевезення, ні Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу» [18].

Таку позицію Верховного Суду можна тлумачити так, що за договорами перевезення пасажирів відшкодування моральної шкоди є можливим лише в тому разі, коли це передбачено відповідними Правилами перевезень.

Література

1. Кузнецова Н.С. Вибрані праці. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
2. Повышение гражданско-правовой ответственности в охране прав и интересов граждан и организаций. / Я.Н. Шевченко, А.А. Собчак, В.В. Луць и др.; отв. ред. Я.Н. Шевченко, А.А. Собчак; АН УССР. Ин-т гос-ва и права. Киев: Наукова думка, 1988. 261 с.
3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. Москва: Статут, 1997. 682 с.
4. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность (Очерк теории). Москва: Юридическая литература, 1976. 215 с.
5. Шишка Р.Б. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. *Збірник наукових праць Ірпінської фінансово-юридичної академії (право)*. 2013. Випуск 2. С. 206-216.
6. Мухін В.В. Індивідуальне правове регулювання: необхідність загальнотеоретичної характеристики. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. № 5. С. 37-39.
7. Правовая система и вызовы современной жизни: монография / [авт. кол. Д.С. Абрикосов, С.В. Голикова, Г.С. Заровнева и др.]. Одесса: Куприенко С.В., 2014. 168 с.
8. Самойленко Г.В. Механізм цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів в умовах сучасних глобалізаційних процесів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Серія Право. Випуск 52. Т. 1. С. 137-140.

9. Сумкін С.О. Договір як спосіб автономного регулювання в механізмі правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів / *Запорізькі правові читання*: матеріали Щорічної міжнародної науково-практичної конференції «Запорізькі правові читання», м. Запоріжжя, 16 травня 2014 року / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. 300 с. С. 165–167.

10. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності*. 2018. Випуск 143 (грудень). С. 63–76.

11. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. Київ: Правова єдність, 2009. 304 с.

12. Зазуляк І.І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03, Харків, 2009. 172 с.

13. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики: монографія. Київ: Алерта, 2017. 494 с.

14. Коструба А. Правозастосування – форма реалізації права: досвід феноменологічного аналізу (цивілістичний аспект). *Право України*. 2016. № 10. С. 149-159.

15. Цивільне право України: Академічний курс: підручник: у 2 т. / За заг. Ред. Я.М. Шевченко. Т. 1. Загальна частина. Київ: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. 520 с.

16. Правила користування трамваем і троллейбусом у містах України (втратили чинність): затверджені Наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України № 329 від 09.10.2006 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1274-06>.

17. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів: Постанова Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12.04.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96>.

18. Судова практика з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009–2012 рр.) (Витяг): Верховний Суд України. 01.02.2013 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0006700-13>.

Анотація

Ніколаєнко І. Р. Відповідальність за порушення законодавства про захист прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученні. – Стаття.

У статті досліджуються особливості цивільно-правової відповідальності перевізників за порушення законодавства про захист прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученні різними видами транспорту.

Ключові слова: санкції, наслідки порушення зобов'язання, цивільно-правова відповідальність, захист прав, пасажир, перевізник.

Аннотация

Николаенко И. Г. Ответственность за нарушение законодательства о защите прав пассажиров при перевозках в городском и пригородном сообщении. – Статья.

В статье исследуются особенности гражданско-правовой ответственности перевозчиков за нарушение законодательства о защите прав пассажиров при перевозках в городском и пригородном сообщении различными видами транспорта.

Ключевые слова: санкции, последствия нарушения обязательства, гражданско-правовая ответственность, защита прав, пассажир, перевозчик.

Summary

Nikolayenko I. R. Responsibility for violation of the legislation on the protection of the rights of passengers in traffic in urban and suburban traffic. – Article.

The article investigates the peculiarities of civil liability of carriers for violation of the legislation on the protection of the rights of passengers in the transport of urban and suburban traffic with various modes of transport.

Key words: sanctions, consequences of violation of obligation, civil liability, protection of rights, passenger, carrier.