



**Самойленко Георгій Валерійович**,  
кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри цивільного права,  
Запорізький національний університет,  
Україна, м. Запоріжжя  
e-mail: georgesamoil1976@gmail.com  
ORCID 0000-0002-9455-1553

doi: 10.21564/2414–990x.143.142623  
УДК 347.44:347.795.4

## ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА: ДОКТРИНАЛЬНІ ТА УТИЛІТАРНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА

*Досліджено проблеми цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів в аспекті забезпечення їх прав. Питання ускладнюється, з одного боку, історичними традиціями та технологічними особливостями експлуатації різного виду транспорту, з іншого, – потребою забезпечити права пасажирів як споживачів транспортних послуг. Існуючий механізм правового регулювання зумовлює одночасну дію цивільного (для якого базовим є принцип свободи договору) та спеціального споживчого і транспортного законодавства, норми якого почасти конкурують між собою.*

*Аналіз правовідносин та законодавства в означеній сфері виявив необхідність осмислення необхідності регулювання відносин з точки зору забезпечення компромісу інтересів як пасажирів, так і перевізників.*

*Маючи прагнення сприяти забезпеченню прав пасажирів, автор критично оцінює існуючі доктринальні підходи в досліджуваній сфері й відстоює позицію щодо необхідності виваженого використання поміркованого антропологічного підходу на основі теорії утилітаризму.*

**Ключові слова:** перевезення; безпека; конфлікт інтересів сторін договору перевезення; щастя; пасажир; правове регулювання перевезень; забезпечення прав пасажирів; природне право; позитивне право; утилітаризм; лібералізм.

**Самойленко Г. В.**, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры гражданского права, Запорожский национальный университет, Украина, г. Запорожье.  
e-mail : georgesamoil1976@gmail.com ; ORCID 0000-0002-9455-1553

**Договор перевозки пассажира: доктринальные и утилитарные проблемы обеспечения прав пассажира**

*Исследуются проблемы гражданско-правового регулирования перевозок пассажиров в аспекте обеспечения прав пассажира. Установлено, что вопрос осложняется, с одной стороны, историческими традициями и технологическими особенностями эксплуатации различного вида транспорта, а с другой – потребностью обеспечить права пассажира как потребителя транспортных услуг. Существующий механизм правового регулирования обуславливает одновременное действие гражданско-*

данского (для которого базовым является принцип свободы договора) и специального потребительского и транспортного законодательства, нормы которого отчасти конкурируют между собой.

Анализ правоотношений и законодательства в указанной сфере выявил необходимость осмысления регулирования отношений с точки зрения обеспечения компромисса интересов как пассажира, так и перевозчика.

Стремясь способствовать обеспечению прав пассажира, автор критически оценивает существующие доктринальные подходы в исследуемой сфере и отстаивает позицию о необходимости взвешенного использования умеренного антропологического подхода на основе теории утилитаризма.

**Ключевые слова:** перевозки; безопасность; конфликт интересов сторон договора перевозки; счастье; пассажир; правовое регулирование перевозок; обеспечение прав пассажира; природное право; позитивное право; утилитаризм; позитивизм.

**Постановка проблеми.** У період становлення української державності, формування громадянського суспільства все більшого прояву набувають ті аспекти людського буття, які тривалий час або не усвідомлювалися, або були істотним чином обмежені, або реалізація яких в силу існування тих чи інших чинників була неможливою. ХХ століття і особливо його пізній період знаменувало стрімкий рух до закріплення та забезпечення здійснення прав та інтересів пересічної людини. Переосмислювалася роль держави, суспільства, людини та їх взаємозв'язок між собою на новій для свого часу ідеї лібералізму. Щодо цивільних правовідносин пріоритетною стала тенденція формування механізму правового регулювання правовідносин на приватноправових засадах, орієнтованих на людину.

Але свого часу О. А. Пушкін (O. A. Pushkin) застерігав проти ілюзій лібералізму, вказуючи, що діалектика відносин громадянського суспільства і держави складна й суперечлива. Громадянське суспільство є системою, яка розвивається самостійно, проте зазнає тиску з боку держави, і за слабкості громадянського суспільства або ж недостатньої сформованості впливу на державу може втратити свої функції та роль. Вони можуть бути захоплені державою, яка примушує до виконання власних рішень [1, с. 24–25].

Це, загалом, і відрізняє правові системи різних держав та їх об'єднань. Ступінь урегульованості та ефективності механізмів правового регулювання суспільних відносин залежить від того, наскільки і яким чином у кожному конкретному суспільстві та державі впроваджено ідеї сучасного приватного права.

У сфері правового регулювання перевезень пасажирів спостерігається превалювання відвертого архаїзму в усвідомленні сутності транспортної діяльності, а також позитивного права, яке формалізує механізм регулюючого правового впливу на досліджувану сферу суспільних відносин.

Сфера перевезень пасажирів стала свого роду «лакмусовим папірцем», що характеризує проблеми та тенденції, властиві правовій системі права України. Йдеться про відцентрові тенденції: людиноцентричний підхід до усвідомлення бажаної спрямованості та призначення права, його регулятивної, правоохоронної та правозахисної ролі, і реальний стан позитивного права, який характеризується як застарілий; прагнення до спрощення механізму правового регулювання

і одночасне його ускладнення; глобалізація і бажання зберегти національні традиції. Утім, діалектика життя дозволяє сприймати ці процеси «як є», однак не виключає діяльність у напрямку реалізації тих чи інших ідей, які, на переконання суб'єктів такої діяльності (дослідницької, правотворчої тощо), мають покращити чи навіть створити «ідеальний» механізм правового регулювання правовідносин.

Так, за часів формування концепції ЦК України (1996 р.) сферою бажаного було формування сфери приватних відносин, вільних від безпосереднього впливу держави, якій відводилася лише роль «установлення правил гри».

З прийняттям ЦК України 2003 р. було створено передумови до формування в Україні приватного права. На переконання Є. О. Харитонова (Ye. O. Kharytonov) та О. І. Харитонів (O. I. Kharytonova), останнє має розглядатися через призму цивілізації [2, с. 68], в якій основна роль відводиться людині, а право та економіка мають слугувати найвищій меті задоволення її інтересів.

Нині, коли відновлюються і поглиблюються приватноправові засади у регулюванні суспільних відносин, розширюється предмет цивільно-правового регулювання, не можна зупинятися на «стартових» догмах, які сьогодні прямо суперечать новим реальним суспільним відносинам, не можна втрачати шанс формування більш потужного і динамічного права. Але цей шанс можна втратити, залишаючись у полоні старих конституцій, які стримують цю енергію істинного цивільного права, констатують учені [3, с. 25].

Безперечно, цей процес має бути виваженим та осмисленим. Не варто руйнувати все «старе». Це не має бути самоціллю. Справжня мета створення на новітніх приватноправових засадах механізму правового регулювання цивільних (а в аспекті дослідження правовідносин з перевезення пасажирів – транспортних) правовідносин. Останній має ґрунтуватися на сучасних доктринальних підходах, які мають антропологічний, утилітарний та інші складники.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Спрямування розвитку цивільного права на забезпечення ефективного регулювання відносин на приватноправових засадах на доктринальному рівні є визначеним. Цьому сприяли роботи провідних учених-цивілістів В. І. Борисової (V. I. Borysova), В. А. Васильєвої (V. A. Vasylieva), М. К. Галянтича (M. K. Haliantyich), А. Б. Гриняка (A. B. Hryniak), О. В. Дзери (O. V. Dzera), Н. С. Кузнецової (N. S. Kuznietsova), В. В. Луця (V. V. Luts), Р. А. Майданника (R. A. Maidannyk), Є. О. Мічуріна (Ye. O. Michurin), С. О. Погрібного (S. O. Pohribnyi), З. В. Ромовської (Z. V. Romovska), В. С. Різника (V. S. Riznyk), І. В. Спасиво-Фатєєвої (I. V. Spasybo-Fatieieva), Р. О. Стефанчука (R. O. Stefanchuk), Є. О. Харитонова (Ye. O. Kharytonov), В. Л. Яроцького (V. L. Yarotskyi), Р. Б. Шишки (R. B. Shyshka) та ін.

На інституційному рівні в сфері забезпечення прав пасажирів такі дослідження є поодинокими і стосуються перевезень пасажирів окремими видами транспорту, що не створює єдиної прийнятної картини бачення ідеальної моделі його правового регулювання.

*Невирішені питання загальної проблеми.* Загальна критика щодо механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, особливо в частині, яка стосується інституційних проблем забезпечення охорони та захисту прав пасажирів, зумовлює усвідомлення того, що наразі позитивне право є здебільшого застарілим і дійсно не завжди спроможне задовольнити зазначені вище потреби. Основна проблема полягає в тому, що позитивне право було спрямоване на виконання дещо інших завдань у конкретних історичних, формаційних, цивілізаційних, технологічних, ідеологічних тощо умовах. За часів відсутності сучасної транспортної системи або взагалі її тотальної несформованості завданням у країні було не стільки задоволення потреб та інтересів окремих громадян, скільки формування транспортної системи як такої, яка б задовольняла потреби країни в перевезеннях. І при тому ставилося «паралельне» завдання формувати умови для покращення якості надання транспортних послуг населенню. Загалом, це завдання було вирішене (як то кажуть, наскільки дозволяли економічні можливості країни), у тому числі що стосується «радянського» цивільного та транспортного права. Проте в тій системі людина і її потреби ставилися на друге місце, якщо це могло завадити транспортній системі і її функціонуванню.

За сформованості транспортної системи і загальних цивілізаційних тенденцій у цій сфері неприпустимою є «консервація» позитивного права на застарілій ідеології.

У науковій літературі здебільшого інерційно продовжує використовуватися теза про основне призначення транспортної системи як сполучної ланки економіки країни, яка становить єдиний комплекс, що охоплює всі види суспільного виробництва, розподілу та обміну. Також пропагується ідея, що теоретичні обґрунтування відомих науковців минулих років щодо різних спірних аспектів транспортного законодавства є актуальними й сьогодні [4, с. 7].

З таким твердженням погоджуємося частково, оскільки та частина правовідносин і способів впливу на них, яка є фундаментальною і прийнятною, а отже, і відповідні наукові здобутки, справді варто взяти за основу. І справа тут не стільки в тому, «нові» вони чи «старі», скільки у мірі їх відповідності потребам сьогодення та викликам сучасності.

Наразі пропагується ідея пріоритетності прав людини, домінанта її інтересів і потреб свідомо впроваджується в систему права. Не є винятком і споживча сфера. Та попри формування системи споживчого законодавства, у ЦК України, на жаль, це не знайшло свого належного втілення (виділення групи споживчих договорів було здійснено лише на рівні доктрини цивільного права). Хоча ідеї концепції лібералізму в договірній сфері формалізувалися в такій засаді цивільного законодавства, як принцип свободи договору.

Але омріяна ідея лібералізму в сфері організації та здійснення діяльності з перевезення пасажирів (надання послуг) породила більше негараздів, аніж очікуваного від неї позитиву. Так, у сфері забезпечення прав пасажирів відкритими залишилися питання ідей, концепцій, що мали б стати підґрунтям сучасного нормативно-правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів.

**Мета статті** – окреслити проблемні питання забезпечення прав пасажирів за договором перевезення, сформулювати пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства через обґрунтування моделі договірної конструкції з перевезення пасажирів на основі виваженого диференційовано-функціонального утилітарного підходу; виробити критерії загальноцивільного та інституційного механізмів забезпечення правової охорони, здійснення та захисту прав та інтересів пасажирів у сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу.** Специфіка транспортної діяльності зумовлює специфіку правовідносин, урегульованих транспортним законодавством, можливість застосування тих чи інших важелів цивільно-правового впливу на них. Однак в основу сучасного загальноцивільного доктринального підходу закладено ідею пріоритетності прав людини.

Слід підкреслити, що на відміну від інших договірних видів, які формалізують правове регулювання та зміст правовідносин, у тому числі й у сфері задоволення споживчих потреб людини (приміром, договір роздрібної купівлі-продажу товару, договір побутового підряду тощо), функціонування договору перевезення пасажирів знаходиться у прямій залежності від технічної та технологічної специфіки функціонування (діяльності) різних видів транспорту. Тож йдеться і про сутність та специфіку функціонування транспортної системи, злагоджене функціонування якої впливає на можливість здійснення прав значної кількості осіб, як тих, які безпосередньо перебувають у договірних відносинах з перевізниками, так і тих, хто має намір це зробити. Погодимось, що є різниця між зупинкою діяльності одного автомобіля, який забезпечує виконання зобов'язання з перевезення пасажирів таксі, та зупинкою виконання зобов'язань з перевезення автобуса, залізничного потяга, літака. У останньому випадку йдеться вже про необхідність забезпечення прав та інтересів значної кількості осіб. Ця ситуація вимагає і відповідного ставлення до перевізника попри максимальне бажання задовольнити потреби окремо взятого споживача та зумовлює використання виважених підходів до «компромісного» вирішення питання узгодження інтересів пасажирів як споживачів транспортних послуг, інтересів перевізника та публічних інтересів.

Очевидно, що право як інструмент впливу на суспільні відносини має бути гнучким за дії різних обставин та умов його застосування, диференційованим до них (у мирний час, під час воєнного чи надзвичайного стану). Крім того, як на рівні доктрини [5, с. 143], так і на нормативному рівні визнається не лише конституційність меж здійснення цивільних прав (ст. 13 ЦК України), а й їх обмежень (крім тих, обмеження яких не допускається за жодних обставин – ст. 64 Конституції України).

Але в будь-якому випадку за основу має братися той безспірний аксіоматичний постулат, що людина, її життя та здоров'я визнається найвищою соціальною цінністю (ст. 3 Конституції України, ст. 3 Загальної декларації прав людини 1948 р.). Його покладено в основу більшості сучасних підходів у праві, – нормативістському, позитивістському, природному (теорія природних прав людини), антропологічному, утилітаристському та ін.

Аналіз цих підходів уможлиблює висновок про переконливість діалектичного підходу, згідно з яким найчастіше йдеться або про онтологічний аспект (сутність), або гносеологічний (пізнання сутності) явищ правової дійсності через призму тих чи інших аспектів.

Ці аспекти, як правило, виникають та вирішуються в період глобального переосмислення – йдеться про відхід від адміністративно-командної системи управління радянських часів, де базовим був саме державницький вплив на суспільні відносини, а потреби і інтереси окремо взятої людини нівелювалися інтересами суспільства і держави; відхід від планової економіки та перехід до ринкової, вільної, яка формувалася на ідеях. Так, антропологічний підхід є результатом визрілої потреби в пізнанні сутності людського буття, у визначенні ролі та місця людини в складній системі людина–суспільство–держава та застосуванні інструментального підходу, за яким право визнається інструментом вирішення існуючих у цій системі питань.

Тож гносеологічно антропологізація, притаманна сучасній філософії права, знайшла свій відгук у цивілістичній сфері у таких аспектах:

- як потреба усвідомлення сутності права через його носія – людину;
- як усвідомлення права на основі розуміння людини як мірила всіх речей [6, с. 7];
- як усвідомлене розуміння призначення права служити інтересам індивідуумів.

Людина в цій сфері виступає біосоціальним індивідом, через якого і для якого відбувається пізнання права в його узагальненому вигляді. Адже, як зазначає Д. А. Гудима (D. A. Hudyma), право об'єктивно покликане сприяти задоволенню людських потреб, і вирішення цього завдання здійснюється шляхом забезпечення безперешкодної реалізації у конкретних історичних умовах прав людини як вираження особистісної цінності права [7, с. 123].

У даному сенсі йдеться про антропологічний підхід як методологічний.

Нормативістський підхід, який, по суті, є позитивістським підходом, в основі якого лежить концепція позитивного права, аксіоматично визнається більшістю науковців і загалом не заперечується, оскільки в його основі лежить визнання права (в об'єктивному сенсі) як сукупності правових норм, встановлених або санкціонованих державою, виконання яких забезпечене можливістю застосування заходів державного примусу. Цьому підходу відповідає формула «право твориться суспільством, а закон – державою» [8, с. 233].

О. Ф. Скакун (O. F. Skakun) охарактеризувала позитивне право як штучне право, яке виходить від держави і суспільства, виражене в писаних нормах, міститься в нормативно-правових документах: законах, судових прецедентах, актах виконавчої влади [9, с. 208].

У теорії право позитивне та право природне протиставляються як антагоністичні, оскільки в своїй основі мають різні джерела. У першому випадку – держава, у другому – сама людина (чи природа людини [9, с. 208]), або ж іншими словами – яке походження має право – державне чи людське.

Н. С. Кузнєцова (N. S. Kuznietsova) критерієм розмежування цих двох прав визнає волю. На її переконання, джерелом позитивного права є воля законодавця, воля держави, втілена в законодавстві, а джерелом природного є Природа, Бог, їхні закони, які ми пізнаємо через договори, звичаї та інші інструменти [10, с. 61].

С. Головатий (S. Holovaty) критикує позитивістський підхід, вбачаючи в ньому антагоністичний людському буттю аспект, і відстоює звернення до ідей природного права [11, с. 28].

Як зазначає Н. С. Кузнєцова, людство звертається до ідеї природного права не вперше. Остання хвиля (в планетарному масштабі) була викликана колективним усвідомленням нездатності позитивного права протистояти жахам, які відбувалися в роки Другої світової війни [10, с. 61]. В Україні «природнича» хвиля зумовлена відходом від тоталітарних обмежень радянської епохи і прагненням українського народу жити в демократичній державі, в якій би повною мірою забезпечувалася можливість реалізації прав і свобод людини та гідні умови життя.

Конституція України 1996 року в ч. 1 ст. 5 закріпила, що «єдиним джерелом влади в Україні є народ. Народ здійснює владу безпосередньо і через органи державної влади та органи місцевого самоврядування». Зміст даної норми дав підстави О. Ф. Скакун дійти висновку, що «з точки зору природно-правової теорії, права людини слід розуміти не як державний дарунок, а як «природжені», дані людині від природи права, які демократична держава закріплює в нормах Конституції, інших законах і в такий спосіб визнає їх «позитивними», «юридичними»» [9, с. 208].

У цивілістиці приписи природного права було формалізовано в позитивному праві як засади цивільного законодавства (ст. 3 ЦК України). Основними ідеями природного права, конкретизованими в ЦК України 2003 р. є в тому числі принципи справедливості, добросовісності та розумності; визнання значення особистих немайнових відносин у життєдіяльності людини та функціонуванні громадянського суспільства. Як зазначає Н. С. Кузнєцова, обмеження, встановлені законом щодо дії цих принципів, мають відповідати критеріям природного права, а саме розумності, суспільної необхідності, пропорційності тощо. При цьому принципи виконують в українському приватному праві щодо позитивного права інтерпретаційну, доповнюючу та виправну функції [10, с. 62–64].

Отож переконані, що протиставляти право природне та право позитивне не слід, оскільки їх природа та функціональне призначення різні. Крім того, зважаючи на те, що механізм правового регулювання правовідносин базується на елементах, основним з яких є саме норма права, закріплена в позитивному праві, реальність диктує розуміння того, що в цьому механізмі право природне відіграє скоріше функцію критерію правореалізації, правозастосування та тлумачення.

Сучасне філософсько-правове вчення також намагається переосмислити бачення сутності та ідеальної моделі складної системи людина–суспільство–

держава, в якій регулювання системи базується на використанні засобів правового впливу.

Розвиток наукової думки у цьому напрямку характеризується відходом від ідеалістичної філософії Г. Ф. Гегеля та І. Канта і переходом до екзистенціалізму (Л. Феєрбах), представник якого А. Ауер (A. Auer, 1963) визнавав природне право питанням філософської антропології, що розглядає людину в її метафізичній людській гідності [12, с. 61]. В. Майхофер (W. Maihofer, 1963) говорить про екзистенцію [13, с. 18], стверджує, що сутність людини є не продуктом Божого чи Природного порядку, а її власного рішення, до якого вона покликана через своє буття у світі (вважаємо, що онтологічно такий висновок є сумнівним, оскільки хоч і відповідає на питання сутності буття, проте не розкриває його походження чи джерела). З цього він робить висновок, що в основі сучасних концепцій природного права лежить не традиційне, а екзистенціальне поняття сутності природи, де людина виступає не «чистим» раціональним суб'єктом, а співіснує з іншими людьми як буття-у-світі [14, с. 174]. Йдеться не стільки про конкретну людину, скільки про людей в їхньому бутті одне з одним [13, с. 22]. А. Ауер у такому контексті визначає, що «природне право» в цій системі в подальшому відіграватиме важливу роль критерію виправлення розбіжностей в будь-якій правовій ситуації [12, с. 67].

Означене дозволяє визначати права і свободи конкретної особи, судити про міру можливого для конкретного суб'єкта в умовах співіснування з іншими суб'єктами.

Поєднуючи одночасно декілька напрямів та підходів у розумінні людського буття в контексті співіснування індивідуумів у суспільстві, де право виступає інструментом держави для пошуку як ідеальної моделі поведінки, так і компромісу їх інтересів, свого часу Є. Бентам (J. Bentham, 1748–1832) запропонував теорію утилітаризму. Основною максимом її стала ідея «найбільше щастя для найбільшої кількості людей» [15, с. 52]. Попри те, що Бентам не підтримував теорію природного права та суспільного договору, його погляди були близькими до ідей лібералізму. На його переконання, реальними інтересами є лише інтереси індивідів. Інтереси держави і суспільства ж є лише сумою інтересів цих індивідів [15, с. 52].

У цьому контексті нам імпонує точка зору Є. О. Харитонова і його підхід, він пропонує комплексно розглядати це складне питання через категорію «модульної людини» (індивідуалізованої), появу якої детермінує ринок, а сукупність модульних індивідів утворює громадянське суспільство. При цьому громадянське суспільство як певне соціальне відображення ринкової системи «перекодує» імперативи ринку на формули свободи, а формули свободи – на соціальні імперативи демократії [3, с. 13].

Тобто в основі взаємодії системи людина–суспільство–держава лежить громадянське суспільство, якому притаманне таке:

– воно є результатом узгодження розмаїття інтересів та відносин між приватними особами, які діють у ринкових умовах;



- обмежене державне втручання у вирішення проблем суспільства;
- вираження формули свободи як соціального імперативу демократії;
- після встановлення держави як правової вона не керує громадянським суспільством, а забезпечує умови його функціонування і життєдіяльності;
- орієнтація державної влади на створення оптимальних умов для нормального функціонування громадянського суспільства;
- «людиноцентризм» як основа ідеології громадянського суспільства;
- призначення держави – забезпечення прав та свобод людини, функціонування ринку, громадянського суспільства, приватного права [16, с. 14].

У межах публікації спробуємо виробити свій варіант критеріїв для створення механізму забезпечення прав пасажирів. На інституційному рівні це виглядає як питання ролі держави в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів, який загалом базується на ліберальній ідеї свободи договору, закріпленій в ЦК України.

Утім, стосовно договору перевезення пасажирів, взагалі сфери діяльності транспорту з задоволення споживчих потреб у перевезенні пасажирів, не завжди обґрунтоване поринання у використання ліберального підходу не сприяє ані створенню «здорового ринку», ані забезпеченню прав пасажирів. Труднощі виникають через саму специфіку відносин між перевізниками та пасажирами та особливості сутності та змісту договорів, які забезпечують регулювання між ними. Недарма в ЦК України було виділено групу «публічних» договорів як договорів, на які покладається завдання забезпечити реалізацію дії основних засад цивільного законодавства (принципів цивільного права) за обставин, коли диспозитивність та принцип свободи договору не в змозі забезпечити права та інтереси «слабкої» сторони (в даному контексті – пасажирів), урівноважити «співрозмірність» правових статусів перевізника та пасажирів.

Такий стан у спеціальній літературі інколи почали визначати як вторгнення публічного права в приватну сферу чи опублічення приватного права.

Та чи так це насправді? Задасмося простим питанням – чи існують інші способи досягнути мети забезпечення прав пасажирів та стану врегульованості правовідносин, в спосіб, інакший від існуючого? Навряд чи.

Сліпе слідування ідеї однієї певної штучно обраної концепції позбавлене здорового глузду, усвідомлення складності системних зв'язків тощо загрожує недосконалістю правового регулювання, а то й і руйнуванням системи.

У сфері перевезень лібералізм, позбавлений державного регулювального впливу на ринок, у своєму найбільшому прояві спричинив негативні наслідки.

Наочним прикладом є сфера перевезень пасажирів таксі. Сьогодні ані безпека перевезень, ані якість транспортних послуг, комфортність, технічний стан транспортних засобів та навіть стан водіїв, ані визначеність статусу перевізників та суб'єктів, які надають інформаційно-диспетчерські послуги, інші послуги у сфері перевезень (реклама типу «виклик таксі з мобільного ХХХ» не розкриває для пасажирів «загадку», з ким пасажир має справу, хто є стороною і якого саме договору); ані правова невизначеність сутності надаваних послуг

(цифрових, інформаційних, транспортних) не сприяють забезпеченню реалізації, охороні та захисту прав пасажирів в Україні, що неприпустимо ні з точки зору вимог охорони та захисту прав споживачів, ні з точки зору врегульованості правовідносин.

Водночас жорстка нормативно-правова регламентація правовідносин за участю перевізників та пасажирів у більшості європейських країн створює умови для нормального функціонування ринку, визначеності змісту договору перевезення, правового становища його учасників, а отже, забезпечення прав пасажирів. Як результат, – німецькі таксі характеризуються справністю та чистотою авто, ввічливістю водіїв, дотриманням правил дорожнього руху, пунктуальністю подання транспортного засобу, чесністю визначення вартості проїзду та ін. На жаль, через повний «лібералізм» у цій сфері в Україні практично жодна ознака не притаманна національному таксі (за деякими винятками). І конкурентне ринкове середовище останніх двох десятиліть не змінює такого стану справ.

Ми переконані, що через призначення держави та права можливий і потрібний їх вплив на відносини, але не у розумінні пригнічення лібералізму, а як розуміння гарантій усвідомленого вибору впливу на відносини задля їх належного впорядкування. Особливий прояв такого вибору має місце щодо публічних договорів (до речі, саме тому вони і отримали таку назву, – аби підкреслити специфіку «вторгнення публічного» в «приватне»; застосування імперативів; обмеження дії принципу свободи договору в правовідносинах, в яких є невірноваженими правові статуси учасників; збалансування їх шляхом нормативного закріплення компромісу інтересів «сильної» та «слабої» сторони договору шляхом надання додаткових гарантій реалізації прав «слабкою» стороною. У договорі перевезення пасажирів такими є не лише забезпечення досягнення безпосередньої мети договору, але й забезпечення безпеки пасажирів (людини) при перевезенні.

На нашу думку, саме право особи на безпеку має визнаватися не сингулярним, властивим договору перевезення пасажирів, а «парасольковим» правом, яке має стати одним із важелів та критеріїв оцінки належного виконання договорів (особливо споживчих) та навіть притягнення до договірної відповідальності у разі невиконання чи неналежного виконання договірних зобов'язань. Звісно, навряд чи слід притягувати перевізника до відповідальності за порушення зобов'язання, у якому пасажирів було доставлено до місця призначення несвоєчасно в умовах, коли перевізник уживав заходів, спрямованих на недопущення порушення права особи на життя та здоров'я. Наведене дає достатньо підстав визнавати, що змістовно ст. 922 ЦК України в цій частині відповідає критеріям розумності та справедливості.

Але доцільним було б і чіткіше формулювання критеріїв та підстав, умов звільнення перевізника від відповідальності. Адже «або інших обставин, що не залежали від перевізника» – занадто широке формулювання. Напевно, законодавець у такому разі мав би навести хоча б приблизний, хоч і не повний їх перелік,

який давав би належне уявлення для подальшого тлумачення добросовісності чи добросовісності використання даної обставини несумлінним перевізником для доведення відсутності підстав для притягнення його до відповідальності. Одним із основних таких прав-критеріїв-принципів можна визнати безпеку пасажера, але для можливості її застосування ця категорія має бути закріплена у позитивному праві.

**Висновок.** Наведені нами аргументи, в тому числі стосовно існуючих концепцій, підходів, концептів, які варто було б покласти в основу механізму забезпечення прав пасажера за договором перевезення, нашою метою є на думку щодо недоцільності зосереджувати увагу лише на одній з означених. Більшість концепцій мають або пізнавальне, або методологічне, або сутнісне, інструментальне, функціональне значення. Самі «концепти» (позитивне право, природне право, приватне право, право справедливості) перебувають у складній системі координаційних, субординаційних, реординаційних тощо зв'язків, які можна і потрібно враховувати [2, с. 76].

Сьогодні приватне право, увібравши в себе надбання різних концепцій та доктрин, є, по суті, синтетичним концептом, що має певну роль в усьому механізмі правового регулювання правовідносин.

Тому і з точки зору утилітаризму, взятому нами як основну ідею забезпечення прав людини за договором перевезення пасажера, як сингулярного прояву сфери дії права приватного, слід основним концептом визнати саме приватне право як таке, що на сучасному етапі розвитку цивілізації комплексно поєднує в собі ідеї свободи (лібералізму), справедливості, утилітаризму, природного права та навіть позитивізму, та містить в собі належний інструментарій впливу на правовідносини, щоправда, в умовах сформованого громадянського суспільства.

Правовий механізм забезпечення прав пасажера за договором перевезення потребує удосконалення, оскільки факти порушень, якими майорять інформаційні випуски новин, свідчать про його недосконалість. Він має бути розроблений на основі тих приватних засад, про які йшлося вище, з поєднанням необхідного державного регулятивного впливу на основі саме транспортного законодавства, оскільки і Закон України «Про захист прав споживачів», і Директива 2011/83/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25.10.2011 р. про права споживачів [17] в силу специфіки функціонування, ролі та значення транспортної сфери визнають необхідність застосування інституційних, а не універсальних підходів та механізмів до регулювання правовідносин з перевезення пасажирів, забезпечення їх прав.

#### **Список літератури:**

1. Пушкин А. А. Избранные труды. Харьков : Эспада, 2007. 480 с.
2. Харитонов Є. О., Харитонова О. І. Приватне право як концепт: постановка питання. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 68–77.

3. Кузнецова Н. С. Предмет та система сучасного цивільного права України. *Проблеми цивільного права та процесу* : тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті О. А. Пушкіна, 19–20 трав. 2017 р. Харків : ХНУВС, 2017. 392 с.
4. Булгакова І. В., Клепікова О. В. Транспортне право України: Академічний курс : підручник. Київ : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.
5. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т. 1 : Загальні положення / за ред. проф. І. В. Спасибо-Фатеевої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків : ФО-П Колісник А. А., 2010. 320 с.
6. Григорьян Б. Т. Философская антропология: критический очерк. Москва : Мысль, 1982. 188 с.
7. Гудима Д. А. Філософсько-антропологічний підхід – методологічний фундамент сучасної юридичної науки. *Проблеми філософії права*. 2003. Том 1. С. 122–125.
8. Теория государства и права. Учебник для юридических вузов и факультетов / под ред. В. М. Корельского и В. Д. Первалова. Москва : Издательская группа Норма-Инфра-М, 1998. 570 с.
9. Скаун О. Ф. Теорія держави і права : підручник / пер. з рос. Харків : Консум, 2001. 656 с.
10. Правова система України: історія, стан та перспективи : у 5 т. Т. 3 : Цивільно-правові науки. Приватне право / за заг. ред Н. С. Кузнецової. Харків : Право, 2008. 640 с.
11. Головатий С. Тріада європейських цінностей – верховенство права, демократія, права людини – як основа українського конституційного ладу (частина третя: права людини). *Право України*. 2015. № 1. С. 13–92.
12. Auer A. Elemente aus dem modernen Naturrecht für die demokratische Gesellschaftsordnung. Das Naturrecht in der politischen Theorie. S. 61–105. In Franz-Martin Schmözl. Das Naturrecht in der politischen Theorie. Verlag : Wien Springer, 1963. 168 S.
13. Maihofer W. Naturrecht als Existenzrecht. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann, 1963. 54 s.
14. Ствба О. В. Темпоральна онтологія права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.12. Харків, 2017. 385 с.
15. Філософський енциклопедичний словник / В. І. Шинкарук та ін. ; НАНУ, Ін-т філософії ім. Г. С. Сковороди. Київ : Абрис, 2002. 742 с.
16. Харитонов Є. О. Приватне право як «європейський концепт»: підгрунтя та кореляти. *Часопис цивілістики*. 2016. Вип. 20. С. 8–16.
17. Директива 2011/83/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25.10.2011 р. про права споживачів. *Офіційний вісник ЄС*, L 304, 22.11.2011. С. 64–88.

#### References:

1. Pushkin, A.A. (2007). *Izbrannyye trudyi*. Kharkov: Espada [in Russian].
2. Kharytonov, Ye.O., Kharytonova, O.I. (2014). *Pryvatne pravo yak kontsept: postanovka pytannia*. *Visnyk Pivdennoho rehionalnoho tsentru Natsionalnoi akademii pravovykh nauk Ukrainy – Journal of the South Regional Center of National Academy of Legal Sciences of Ukraine*, 1, 68–77 [in Ukrainian].
3. Kuznietsova, N.S. (2017). *Predmet ta systema suchasnoho tsyvilnoho prava Ukrainy. Problemy tsyvilnoho prava ta protsesu: tezy dop. uchasnykiv nauk.-prakt. konf., prysviach. svitlii pamiati O. A. Pushkina, 19–20 trav. 2017 r. – Problems of civil law and process: Abstracts of Papers of the Scientific and Practical Conference*. Kharkiv: KhNUVS, 22–26 [in Ukrainian].
4. Bulhakova, I.V., Klepikova, O.V. (2005). *Transportne pravo Ukrainy: Akademichniy kurs*. Kyiv: Kontsern «Vydavnychi Dim «In Yure» [in Ukrainian].
5. *Tsyvilnyi kodeks Ukrainy: naukovo-praktychnyi komentar (poiasnennia, tлумachennia, rekomendatsii z vykorystanniam pozytsii vyshchyykh sudovykh instantsii, Ministerstva yustytisii, naukovtsiv, fakhivtsiv)*. Vol. 1: Zahalni polozhennia. (2010). Y.V. Spasybo-Fateeva (Ed.). Kharkiv: FO-P Kolisnyk A.A. [in Ukrainian].

6. Grigoryan, B.T. (1982). *Filosofskaya antropologiya: kriticheskiy ocherk*. Moscow: Myisl [in Russian].
7. Hudyma, D.A. (2003). *Filosofsko-antropolohichniy pidkhdid – metodolohichniy fundament suchasnoi yurydychnoi nauky. Problemy filosofii prava – Philosophy of law issue. Vol. 1, 122–125* [in Ukrainian].
8. Korelskiy, V.M., Perevalov, V.D. (Eds.). (1998). *Teoriya gosudarstva i prava*. Moscow: Izdatelskaya gruppa Norma-Infra-M [in Russian].
9. Skakun, O.F. (2001). *Teoriia derzhavy i prava*. Kharkiv: Konsum [in Ukrainian].
10. *Pravova systema Ukrainy: istoriia, stan ta perspektyvy*. (Vols. 1–5); Vol. 3: *Tsyvilno-pravovi nauky. Pryvatne pravo*. (2008). N. S. Kuznietsova (Ed.). Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
11. Holovaty, S. (2015). *Triada yevropeiskyykh tsinnosti – verkhovenstvo prava, demokratiia, prava liudyny – yak osnova ukrainskoho konstytutsiinoho ladu (chastyna tretia: prava liudyny)*. *Pravo Ukrainy – Law of Ukraine, 1, 13–92* [in Ukrainian].
12. Auer, A. (1963). *Elemente aus dem modernen Naturrecht für die demokratische Gesellschaftsordnung. Das Naturrecht in der politischen Theorie*. In Franz-Martin Schmölz. *Das Naturrecht in der politischen Theorie*. Verlag: Wien Springer, 61–105.
13. Maihofer, W. (1963). *Naturrecht als Existenzrecht*. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann [in German].
14. Stovba, O.V. (2017). *Temporalna ontolohiia prava. Doctor's thesis*. Kharkiv [in Ukrainian].
15. *Filosofskiy entsyklopedychnyi slovnyk*. (2002). V.I. Shynkaruk et al. NANU, In-t filosofii im. H.S. Skovorody. Kyiv: Abrys [in Ukrainian].
16. Kharytonov, Ye.O. (2016). *Pryvatne pravo yak „ievropeiskiy kontsept“: pidhruntia ta koreliaty*. *Chasopys tsyvilistyky – Civil law magazine, Issue 20, 8–16* [in Ukrainian].
17. Directive 2011/83/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2011 on consumer rights, amending Council Directive 93/13/EEC and Directive 1999/44/EC of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 85/577/EEC and Directive 97/7/EC of the European Parliament and of the Council. *Official Journal of the European Union. L 304/64*.

**Samoylenko G. V.**, PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of Department of Civil Law, National University of Zaporizhzhia, Ukraine, Zaporizhzhia.  
e-mail : georgesamoil1976@gmail.com ; ORCID 0000-0002-9455-1553

### **Transportation agreement passenger: doctrinal and utility problems of provision of passenger rights**

*In the article the author investigates the problems of civil law regulation of passenger transportation in the aspect of providing passenger rights. Right is characterized by a new wave of popularity of „natural law“, a liberal and anthropological concept. It criticizes the theory of positivism as antagonistic to natural human rights.*

*The author, studying the specifics of transport activity (activity of transportation of passengers by various modes of transport), concludes that the complexity of choosing one of the proposed concepts in civil law for the provision of passenger rights is due to a number of factors. Among them: historical traditions and technological features of operation of various types of transport; the specifics of the legal relationship between the carrier and the passenger; the need to secure the rights of the „weak side of the contract (passenger)“; use of the design of a “public contract” to regulate relations between carriers and passengers; use of means of public legal influence to ensure the balance of the legal status of the carrier and passenger; the orientation of “private law” to the enjoyment of human rights; application of transport and “consumer law”.*

*In the course of the analysis, the author concludes that the modern concept of civil law is and should be the concept of “private law”. “Private Law” includes a system of complex relationships of various elements, orientations, means of influencing civil legal relations. Its components are the theory of natural law, positive law, utilitarianism, liberalism, and others. This suggests that it is a “synthetic” concept that*

*recognizes the necessary and possible state influence on market relations in a developed civilized civil society, the existence of which is possible only in a democratic, rule-of-law state.*

*Empowering the state to ensure human rights through regulation of legal relationships should not be considered a concession to the ideas of liberalism. On the contrary, the function of the state should be to create conditions for ensuring equal opportunities for all participants in civil legal relations (in the context of the contract of carriage of a passenger - the provision of passenger rights), the realization of their freedoms.*

*Ensure the realization and protection of passenger rights on the basis of the ideas of freedom, justice, security, priority of human rights is possible only by consolidating them in the legislation. Only legislation is a necessary element of a mechanism for legal regulation of legal relations, which contains the necessary levers to ensure the rights of the passenger. Legislation regulates legal relations and forms a market environment and the possibility of using state means of coercion in relation to offenders.*

*Consequently, the concepts of liberalism, utilitarianism, normality, natural law, anthropological approach should be used with caution, knowing that "private law" has already absorbed their achievements. At the same time, this does not rule out the perception and the fact that violations of the rights of passengers, especially in the area of carriage by road, are too frequent. This situation is due to the dominance of the ideas of liberalism. This requires improvement of the transport legislation through the legislative formation of the conditions for the operation of the transport market: by regulating the legal status of the participants (especially carriers, and the emphasis on the passenger's right to safety), the legal mode of operation and operation of vehicles, guarantees of passenger rights (including through the system normative fixing of compensation to passengers), clear criteria exemption from liability for non-compliance or violation of performance contractual obligations.*

**Keywords:** transportation; security; conflict of interests of the parties to the contract of carriage; happiness; passenger; legal regulation of transportation; provision of passenger rights; positive law; utilitarianism; liberalism.

*Надійшла до редколегії 05.10.2018 р.*