

УДК 347.795.4:341.018(477+4)

ПРАВА ПАССАЖИРОВ В ЕС И В УКРАИНЕ: ТЕНДЕНЦИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Г. В. Самойленко

доцент кафедры гражданского права,
кандидат юридических наук, доцент,

Запорожский национальный университет (Украина)

e-mail: georgesamoil1976@gmail.com

***Аннотация.** Сфера перевозок пассажиров является специфической сферой общественных отношений. В украинской правовой доктрине произошли глубокие изменения, связанные с обеспечением надлежащего их правового регулирования. Основной акцент ставится не на осуществление правового регулирования отрасли, сферы экономики, вида бизнеса, а на нормативное обеспечение прав пассажира, относительно которых установилось четкое понимание того, что они являются производными от права человека на свободу передвижения.*

Если до недавнего времени основной массив нормативно-правового регулирования перевозок пассажиров приходился на сферу так называемого транспортного законодательства, которое цивилисты считают специальными по отношению к гражданскому законодательству нормами, то на сегодняшний день в большинстве стран ЕС и в самом ЕС наблюдается тенденция возложения основного регулятивного бремени на потребительское законодательство, которое ориентировано в большей степени обеспечить возможность надлежащей реализации и защиты прав пассажиров, чему содействует деятельность органов ЕС.

***Ключевые слова:** пассажир, перевозка, договор перевозки, перевозчик, права пассажира, потребитель, сторона договора, обязательства по договору.*

***Annotation.** The field of passenger transportation is a specific area of public relations. In the Ukrainian legal doctrine there have been profound changes related to ensuring their proper legal regulation. Henceforth, the main focus is not on the implementation of legal regulation of the industry, economic sphere, type of business, but on the regulatory support of passenger rights, for which a clear understanding has been established that they are derived from the human right to freedom of movement.*

If until recently, the bulk of the legal regulation of passenger transportation fell within the scope of so-called transport legislation (civilians consider it special in relation to civil legislation), then today in most EU countries and in the EU itself there is a tendency to impose the main regulatory burden on consumer law. It is precisely it that is oriented more to ensure the possibility of proper realization and protection of the rights of passengers. This is facilitated by the activities of the EU bodies.

***Keywords:** passenger, transportation, contract of carriage, carrier, rights of a passenger, consumer, party to a contract, obligations under a contract.*

В своих исследованиях мы неоднократно акцентировали внимание на том, что сам по себе процесс перевозки пассажиров является довольно сложным и многоаспектным явлением. На современном уровне развития общества выглядит само собой разумеющимся понимание того, что общественные отношения, связанные с перевозкой пассажиров, требуют своего урегулирования. Длительное время оно обеспечивалось средствами административно-правового характера. Именно в тот период было принято большинство актов транспортного законодательства, регулирующих перевозки пассажиров различными видами транспорта. Такой подход приобрел характер традиционного, свойственного административно-командной системе управления. Конечно, создание транспортных уставов и кодексов, правил перевозок пассажиров и грузов различными видами транспорта обуславливалось не столько желанием учета специфики деятельности различных видов транспорта, организационных и технологических особенностей его эксплуатации, сколько было следствием того, что управление различными видами транспорта осуществлялось различными министерствами — Министерством путей сообщения, Министерством автомобильного транспорта, Министерством морского и речного флота и т. п.

Конечно, такой подход по большей части не учитывал потребности и интересы пассажиров, не способствовал «синхронизации» функционирования различных видов транспорта.

Вследствие этого, как отмечала Р. О. Халфина, наблюдалось ограничение средств гражданско-правового регулирования [1, с. 267]. Тем не менее в период становления рыночной экономики уже стал традиционным подход, ориентированный на применение средств частноправового регулирования. Свойственная этому способу правового регулирования свобода договора, значение которой явно преувеличивалось, в тот период стала важной вехой в становлении специфики гражданско-правового регулирования.

Принцип свободы договора стал основным принципом регулирования договорных отношений. Считалось, что свобода договора выходит из общего начала свободы личности [2, с. 36].

Тем не менее довольно скоро стало понятно, что эта «свобода» не всегда способна обеспечить права человека, субъективные права стороны договора и договорного обязательства. Формально свобода должна была обеспечить: свободу выбора контрагента, свободу определения содержания договора, свободу волеизъявления на вступление в договорные отношения, свободу выбора сторонами формы договора, свободу заключения договоров, которые не предусмотрены ГК Украины, тем не менее не противоречат ему; право изменять, разрывать или продлять действие заключенного сторонами договора; определять

способы обеспечения договорных обязательств; право определять меры ответственности за нарушение договорных обязательств [3, с. 4].

Однако на практике реализация данных составляющих свободы договора (кроме свободы выбора контрагента и свободы вступления в договорные отношения) стала маловероятной. Это обуславливалось спецификой самих правоотношений, правовым положением их участников (сторон договора), тем более что на этапе заключения договора речь не идет о сторонах договора, поскольку до момента его заключения есть только оферент и акцептант, сторонами они становятся после момента заключения договора.

Реалии таковы, что большинство (если не все) условий договора формируются перевозчиком. Пассажиры (за редким исключением) лишь присоединяются к условиям, предложенным перевозчиками, либо не соглашаются с ними (и в таком случае договор не заключался).

Существующие нормативные правовые акты, регулирующие деятельность транспорта, по большей части содержат лишь предписания общего характера о взаимоотношениях перевозчиков и пассажиров. Знаменательно, что на автомобильном транспорте Правилами предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта установлены права и обязанности водителя и пассажира. Формально пассажир взаимодействует именно с водителем, но юридически последний является лишь представителем своего работодателя — перевозчика. Правоотношения в результате взаимодействия указанных лиц возникают между перевозчиком и пассажиром [4].

В условиях существования целого массива актов транспортного законодательства законодатель пошел оправданным путем применения бланкетных норм к правоотношениям перевозки пассажиров, вследствие чего ч. 2 ст. 908 ГК Украины закрепила положение, что условия перевозки груза, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон относительно этих перевозок устанавливаются договором, если иное не предусмотрено ГК Украины, иными законами, транспортными кодексами (уставами), иными нормативно-правовыми актами и правилами, которые издаются в соответствии с ними.

Общие права пассажира нашли свое место в ст. 911 ГК Украины:

- получить место в транспортном средстве согласно приобретенному билету;
- провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до шести лет без права занятия им отдельного места;
- покупать для детей в возрасте от шести до четырнадцати лет детские билеты по льготной цене;

- перевозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах норм, установленных транспортными кодексами (уставами);
- сделать не более одной остановки в пути с продлением срока действия проездных документов (билета) не более чем на десять суток, а в случае болезни — на все время болезни;
- отказаться от поездки, вернуть билет и получить назад полную или частичную стоимость билета — в зависимости от срока сдачи билета согласно правилам, установленным транспортными кодексами (уставами);
- получать полную и своевременную информацию о времени и месте отправления транспортного средства по указанному в транспортном документе (билете) маршруту.

Пассажир может иметь также другие права, установленные ГК, другими законами, транспортными кодексами (уставами), другими нормативно-правовыми актами и правилами, издаваемыми в соответствии с ними (ч. 2 ст. 911 ГК Украины).

Подзаконные нормативно-правовые акты лишь дублируют эти права и в определенной степени конкретизируют их содержание.

Как видим, среди данных прав отсутствуют «логичные» права, на которые рассчитывает любой пассажир — речь идет о комфорте, своевременности, безопасности, полной информации о перевозке, а не лишь о месте и времени отправления (вспомним о полете рейса МН17 над зоной боевых действий), о праве на свободу перемещения, о праве на защиту в случае нарушения субъективных прав и свобод и т. д.

Тем не менее в большинстве случаев акты транспортного законодательства Украины не содержат указания на наличие данных прав у пассажиров и, как результат, — права на их защиту.

Это ключевой момент в механизме защиты прав пассажиров. Так, Р. Б. Шишка не единожды обращал внимание, что подлежит защите охраняемое право. Между охраной и защитой права находится факт нарушения права [5, с. 120].

Указанные недостатки могли быть компенсированы потребительским законодательством, однако и оно содержит лишь общие нормы, направленные на обеспечение охраны и защиты прав потребителей, но без учета специфики функционирования транспорта.

Согласно Закону Украины «О защите прав потребителей» от 12.05.1991 г. (с изменениями 01.01.2019 г.) к основным правам потребителей относятся: право на защиту прав государством; на надлежащее качество; на необходимую, достоверную и своевременную информацию о продукции, товарах и услугах; безопасность; право на обращение в суд за защитой своих прав (ст. 4).

Вследствие этого суды в правоприменительной практике стали на позицию возможности применения актов потребительского законодательства лишь в вопросах, прямо не урегулированных транспортным законодательством, поскольку именно оно направлено на регулирование «специфических» «перевозных» правоотношений.

Директива 2011/83/ЕС Европейского Парламента и Совета от 25.10.2011 г. о правах потребителей [6] признает необходимость применения институционных, а не универсальных подходов и механизмов к урегулированию правоотношений перевозки пассажиров, обеспечения их прав.

Тем не менее в законодательстве ЕС наметилась тенденция узконаправленного регулирования транспортных потребительских правоотношений, вследствие чего выделено 10 прав пассажиров, общих для всех видов транспорта:

1. Недискриминация в доступе (защита от дискриминации по признакам национальности, месту жительства, инвалидности, ограниченной мобильности).

2. Мобильность (доступность и помощь без дополнительных затрат для пассажиров с ограниченными возможностями и ограниченной подвижностью).

3. Информация (предоставление информации до приобретения билетов, на разных этапах поездки, а также в случаях сбоев).

4. Отказ от путешествия в случае срыва (право выйти из договора и возратить стоимость билета (в случае длительной задержки, отмены рейса или отказа на борту).

5. Исполнение транспортного договора в случае нарушения (право на получение альтернативного транспорта в максимально короткий срок либо переоформление билета в случае длительных задержек, отмены поездок, отказа в перевозке).

6. Помощь в случае задержки или отмены рейса.

7. Компенсация при определенных обстоятельствах (финансовая компенсация в случае длительной задержки, отмены рейса или неумышленного отказа в перевозке воздушным транспортом).

8. Ответственность перевозчика относительно пассажиров и багажа (ответственность и компенсации в случае смерти, травмы пассажира, утери или повреждения багажа).

9. Быстрая и доступная система рассмотрения жалоб (перевозчиком, а впоследствии — контролирующим органом, или органом, обеспечивающим защиту прав пассажиров).

10. Право на полное и эффективное применение законодательства ЕС.

Таким образом, анализ правоотношений по перевозке пассажиров, национального законодательства Украины, регулирующего их, отдельных актов ЕС дает основания для вывода о необходимости продолжить исследования в дан-

ном направлении, выявить пробелы и перспективы усовершенствования механизма правового регулирования исследуемых правоотношений, закрепления комплекса прав, связанных с реализацией права человека на свободу передвижения, в том числе путем адаптации законодательства Украины к законодательству ЕС в вопросах, касающихся прав пассажиров и их защиты.

1. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении. М. : Юридическая литература, 1974. 348 с. [Вернуться к статье](#)
2. Мілаш В. Принцип свободи підприємницького комерційного договору // Право України. 2005. № 2. С. 36–40. [Вернуться к статье](#)
3. Луць А. В. Свобода договору в цивільному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. К., 2001. 13 с. [Вернуться к статье](#)
4. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс] : постановление Кабинета Министров Украины, 18 февр. 1997 г., № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата обращения: 11.03.2019). [Вернуться к статье](#)
5. Цивільне право України : підручник / за ред. проф. Ю. Л. Бошицького та проф. Р. Б. Шишки. Загальна частина. К. : Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с. [Вернуться к статье](#)
6. Директива 2011/83/ЕС Европейского Парламента и Совета от 25.10.2011 г. о правах потребителей // Официальный вестник ЕС, L 304, 22.11.2011. С. 64–88. [Вернуться к статье](#)