

РОЗДІЛ III. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ЦИВІЛЬНИЙ ПРОЦЕС; МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО

DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2018-2-04>

УДК:342.7:340.134:351.815:614.862

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА: ПРОБЛЕМА КОЛІЗІЇ ЦИВІЛЬНОГО ТА СПОЖИВЧОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Самойленко Г.В., к.ю.н., доцент

*Запорізький національний університет, вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна
georgesamoil1976@gmail.com*

Стаття присвячена актуальним питанням забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів. Даний аспект здебільшого не розглядався як у позитивному праві, так і серед науковців. Традиційно договір перевезення пасажирів сприймається як окрема договірна конструкція, як сукупність умов договору. Наслідки невиконання чи неналежного виконання договору перевезення пасажирів сприймаються, зазвичай, крізь призму цивільно-правової відповідальності. Втім, ретельний аналіз чинного законодавства дозволяє зробити висновок, що ані ЦК України, ані спеціальне транспортне законодавство не містить положень, які б забезпечували права пасажирів (звичайно, окрім сфери повітряних перевезень пасажирів) на сучасних підходах природного права. Тож основна регулятивна роль віддана сфері споживчого законодавства, що породжує, подекуди, колізії транспортного та споживчого законодавства.

Автором зроблений висновок, що сучасний підхід, який застосовується в законодавстві ЄС в досліджуваній сфері, виходить з необхідності врегулювання правовідносин на основі спеціалізації за видами транспорту транспортно-законодавства (як частини цивільного), де основним засобом забезпечення прав пасажирів є можливість застосування «компенсаційних засобів». Водночас споживче законодавство виконує «допоміжну» роль в частині, не охопленій транспортним законодавством.

В Україні цей підхід є наразі застосованим в законодавстві, яке регулює правовідносини з перевезення пасажирів повітряним транспортом. Він довів свою дієвість та спроможність максимально, враховуючи інтереси перевізника, забезпечувати права та інтереси пасажирів. Відтак, його слід застосувати і стосовно перевезень пасажирів іншими видами транспорту.

Ключові слова: пасажир, перевезення, споживче законодавство, транспортне право, забезпечення прав пасажирів, гарантії правового статусу.

PROVISION OF PASSENGER RIGHTS: PROBLEM OF COLLISION OF CIVIL AND CONSUMER LEGISLATION

Samoylenko G.V.

*Zaporizhzhia National University, str. Zhukovskoho, 66, Zaporizhzhia, Ukraine
georgesamoil1976@gmail.com*

The article is devoted to the urgent issues of ensuring the rights of the passenger under the passenger transportation agreement. This aspect, for the most part, is overlooked both in positive law and among scholars. Traditionally, a passenger transportation agreement is perceived as a separate contractual design, as a set of terms of the contract. Consequences of non-fulfillment or improper performance of the passenger transportation agreement are perceived, as a rule, through the prism of civil liability.

This approach is verified, however, Art. 611 of the Civil Code of Ukraine among the legal consequences of violation of the obligation does not indicate civil liability. Although, among other things, it provides for the payment of a penalty, compensation and non-pecuniary damage.

However, in Chapter 64 of the Civil Code of Ukraine, which regulates the legal relations of transportation, there are only rules blanket nature, which refer to the norms of transport law, which, in turn (with the exception of air passenger transport), does not contain provisions on the consequences of violation of the contract by the carrier (in including conditions for his liability).

However, a careful analysis of the current legislation suggests that neither the Central Committee of Ukraine nor the special transport legislation contains provisions that would ensure the rights of the passenger (of course, in addition to the sphere of air transportation of passengers) on modern approaches to natural law. Therefore, the main regulatory role is given to the sphere of consumer legislation, which gives rise, sometimes, to the conflicts of transport and consumer legislation.

In the legislation of Ukraine there is a difficult situation. In the absence of provisions regarding the carrier's liability in transport law, it is necessary to apply the provisions of consumer law. However, it also often fails to ensure the realization of the rights and interests of the passenger. Thus, in case of delayed delivery of a passenger to a destination, consumer law provides an opportunity only to compensate for moral (non-property) damage and then subject to legal proof of its availability.

The author concludes that the modern approach, which is used in the EU legislation in the investigated sphere, proceeds from the necessity of settling legal relations on the basis of specialization in transport types of transport legislation (as part of civil), where the main means of securing passenger rights is the possibility of applying "compensatory measures". At the same time, consumer law carries out an "auxiliary" role in the part not covered by transport legislation.

In Ukraine, this approach is, at the present time, applied in the legislation that regulates the legal relationship with the carriage of passengers by air. It has proved its efficiency and capacity as far as possible, taking into account the interests of the carrier, ensuring the rights and interests of the passenger. Therefore, it should apply also to the transport of passengers by other means of transport.

Key words: passenger, transportation, consumer law, transport law, provision of passenger rights, guarantees of legal status.

Права пасажирів за договором перевезення пасажирів і багажу складають зміст договору, сутність його договірних умов. Адже основною метою цієї договірної конструкції є перевезення пасажирів до пункту призначення (ч. 1 ст. 910 ЦК України).

Водночас на рівні спеціального транспортного законодавства (транспортних статутів та кодексів) вбачається закріплення дещо іншої ідеї – тієї, яка є родом з епохи радянських часів – ідеї забезпечення функціонування транспортної системи, її надійності та безпечності. Пасажир як основний суб'єкт відносин з перевезення виявляється тут «на другому плані», попри те, що ця система має функціонувати на його користь.

Звичайно, що транспортна система має забезпечувати, задовольняти потреби пасажирів у перевезенні, які дещо трансформуються під впливом трансформаційних процесів у світі, викликаних глобалізацією. Йдеться, передусім, про безпеку та комфортність перевезення, чіткість та своєчасність перевезення.

Та й значення впливу споживчого аспекту не слід недооцінювати, оскільки йдеться про взаємопов'язані речі. Згідно з приписами п. 22 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», пасажир є споживачем транспортної послуги, оскільки останнім визнано фізичну особу, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника [1].

Та як це не дивно, попри тривалість використання згаданих нормативно-правових актів, удосконалення чинного законодавства, реальний стан речей щодо ефективності механізму забезпечення прав пасажирів дозволяє робити висновки щодо наявності недоліків та прогалин в досліджуваній сфері. Як правило, порушення прав пасажирів не тягне за собою скільки-небудь значущі негативні наслідки для перевізників, а права пасажирів не є захищеними або ж захищені не повною мірою. Це зумовлює подальші наукові розвідки щодо створення чи забезпечення функціонування високоефективного механізму правового регулювання перевезень пасажирів, здатного створити реальні гарантії правового статусу пасажирів, відновлення (захисту) його прав у випадку їх порушення.

Сфера перевезень пасажирів є полем дослідження вузького кола вчених-цивілістів. На рівні підручників аналізу договірних конструкцій цього спрямування присвячені праці Луця В.В. Питанням механізму правового регулювання цивільних правовідносин на загальнотеоретичному рівні присвячені роботи Д.В. Бобрової, В.І. Борисової, О.В. Дзери,

Н.С. Кузнецової, В.В. Луця, Р.А. Майданика, С.О. Погрібного, Р.О. Стефанчука, Є.О. Харитонова, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишки та інших.

На рівні дисертаційних досліджень проведено дослідження правовідносин з перевезення пасажирів окремими видами транспорту, зокрема: Мінченко А.О. «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» [2], Нечипуренко О.М. «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» [3].

Заслужують на увагу окремі праці Абрикосова Д.С., які стосуються механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом [4] та Сумкіна С.О., роботи якого присвячені дослідженню механізму цивільно-правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів [5], Гришка У.П., який аналізував співвідношення правового статусу «пасажирів» і «споживачів» [6].

Водночас окреме глибоке наукове дослідження питань забезпечення прав пасажирів за цивільним, транспортним та споживчим законодавством України наразі не проводилося, що зумовлює потребу його здійснення.

Враховуючи особливості транспортної сфери, залежність кожної людини від транспортної системи загалом, поглиблення міжнародних зв'язків, зокрема у напрямку асоціації України з ЄС, ряду факторів, які зумовили похвалення перевезень пасажирів в напрямку Європи; наявність недоліків та прогалин цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, недостатня ефективність механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів; усвідомлення пріоритетності прав та інтересів пасажирів (як споживачів транспортних послуг), автор поставив за мету дослідити сферу означених відносин, виявити коло проблемних питань забезпечення захисту прав пасажирів крізь призму існуючих колізій транспортного та споживчого законодавства, за можливості внести пропозиції щодо перспектив удосконалення чинного законодавства, спрямовані на покращення механізму правового регулювання перевезення пасажирів шляхом посилення правових гарантій забезпечення правового статусу пасажирів через можливість ефективного захисту його порушених прав.

В процесі проведеного аналізу нашу увагу привернула праця Гришко У.П., який займався дослідженням співвідношення понять «споживач» та «пасажир». Оскільки ми основним критерієм свого дослідження визначили суб'єктивний фактор – інтереси конкретної особи пасажирів (споживачів транспортної послуги), нам здалися цікавими його аргументи та висновки. У єдності з аналізом положень чинного законодавства ми отримали можливість доволі чітко усвідомити сутність механізму забезпечення прав пасажирів. Річ у тім, що дійсно, основні положення транспортного законодавства у єдності зі споживчим законодавством взаємодоповнюють одне одного, надають більших гарантій забезпечення прав пасажирів. Але, на жаль, все одно не повною мірою.

Ці доводи підтверджуються, крім іншого, Постановою Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» від 12.04.1996 р. № 5, п. 2 якої роз'яснив, що дія Закону України «Про захист прав споживачів» розповсюджується до відносин із перевезення [7].

Для інформації зазначимо, що, приміром, згідно з § 5a (2) п. 13 Закону про захист споживачів в Австрії (1979 р.) (8. März 1979, Konsumentenschutzgesetz – KSchG) [8], його положення не розповсюджуються на правовідносини з перевезення пасажирів (згідно тексту закону – не застосовуються до контрактів з перевезення осіб).

Базовою позицією Гришко У.П. є аргументи щодо умовної синонімічності категорій «пасажирів» та «споживачів», оскільки права споживачів і пасажирів, які відображають його правовий статус, закріплено в різних нормативно-правових актах, – ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» та ст. 911 ЦК України (Глава 64 перевезення). Вони не є рівнозначними за змістом [9, с. 28].

Та й на рівні спеціального транспортного законодавства надано різні визначення пасажирів. Так, згідно з положеннями п. 75 ст. 1 Повітряного Кодексу України, пасажиром є фізична особа, яка *перевозиться повітряним судном* за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж [10].

Натомість, п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України закріплює, що пасажиром є фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, у тому числі електронного, або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі групового проїзного документа. Ці особи вважаються *пасажиром з моменту прибуття на вокзал для здійснення поїздки (чи пересадки на інший поїзд) до моменту завершення поїздки*. Термін «пасажир(и)» застосовується також до осіб, що перебувають у пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо» [11].

В свою чергу, п. 12 ст. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту пасажиром визнається *«особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним»* [12]. Останнє визначення дає підстави для можливості неоднозначних тлумачень щодо встановлення про яку саме особу йдеться – лише фізичну особу, чи й юридичну?

На теоретичному рівні теж мають місце неоднозначні судження та дефініції. Так, В.А. Єгізаров визначав пасажиром особу, яка перевозиться транспортним засобом, не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [13, с.128].

М.О. Тарасов, – особу, яка перевозиться в вагоні, на судні, в автомобілі, на літаку, що не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [14, с. 124].

Щодо цього Нечипуренко О.М. зауважив, що наразі такий підхід не є беззаперечним, оскільки «у разі відсутності квитка (наприклад через ненадання його водієм), пасажир не перестає бути пасажиром. Він має всі права та обов'язки пасажирів, передбачені ЦК, Статутом автомобільного транспорту та Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [3, с. 87].

Вітрянський В.В. виходить з того, що особливістю укладання договору перевезення пасажирів є її публічний характер оферти з боку суб'єкта підприємництва, який пропонує свої послуги перевезення за певним маршрутом, а з боку пасажирів, який придбав квиток, акцепт здійснюється шляхом оплати його вартості. Придбання пасажиром проїзних квитків засвідчує укладення договору перевезення пасажирів [15, с. 139].

Але реально і тут виникає дилема, – сам факт придбання квитка, чи наявність квитка у пасажирів?

Автор статті сам ледь не став «жертвою» особливостей оформлення квитків для перевезення залізничним транспортом. Зазвичай, ситуація складається наступним чином. Пасажир в очікуванні наявності вільного місця в вагоні потягу УЗ за декілька хвилин до відходу потягу шляхом використання електронних засобів зв'язку оплачує вартість квитка, який щойно з'явився на сайті замовлення квитків УЗ. Та під час посадки виявляється, що в електронному пристрої (скажімо в смартфоні) міститься лише інформація про замовлення квитка (інформація, що замовлення не є квитком і не дає підстав для проїзду. Підлягає друку в касі вокзалу). Водночас інша особа має результатом запис щодо того, що вона стала щасливим володільцем електронного квитка, який є квитком і не потребує друку в касі. Відтак, перша

особа змушена питати долі «на встигання», оскільки для маршруту потяг-каса-друк-потяг є декілька хвилин. Така ситуація є наслідком неузгоджених дій електронної каси і, по суті, порушенням прав пасажирів, включаючи право на інформацію. Стверджуємо, що більшість таких пасажирів стають «жертвами» системи, які не змогли реалізувати своє право бути визнаними пасажиром і відповідно скористатися правами пасажирів на перевезення і просто втрачають свої кошти. По-суті, такі дії УЗ є злочинними, адже, як зазначалося, у п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України чітко закріплено, що пасажиром є не лише фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, але й особа, яка *прибула на вокзал для здійснення поїздки*.

Висловлюємо позицію, що в актах чинного законодавства має бути чітко проведена ідея, що лише та частина споживачів, яка уклала договір перевезення пасажирів (в спосіб, передбачений для відповідного виду транспорту), може вважатися пасажиром. Інакше є підстави і для аргументів, що слід визнавати пасажиром лише тих осіб, які є споживачами транспортних послуг, які перебувають у транспортному засобі під час руху [6, с. 136].

Свою позицію відстоюємо тими аргументами, що за консенсуальним договором особа, яка уклала договір перевезення, залишається стороною цього договору безвідносно того, перебуває вона безпосередньо в транспортному засобі під час руху, чи ні.

В той же час, солідаризуємося з позицією, що права пасажирів, які передбачені у пунктах 1-6 ч. 1 ст. 911 ЦК України, є «спеціальними» і відображають зміст договору перевезення. У п. 7 ст. 911 ЦК України конкретизовано право споживача щодо отримання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про продукцію, її кількість, якість, асортимент, а також про її виробника (виконавця, продавця), закріплене у пункті 4 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» [6, с. 135]. Іншими словами, з певною долею умовності ці статті співвідносяться як «загальне» і «спеціальне». Ця умовність полягає в тому, що можливості (права) пасажирів будуть не однаковими під час перевезення різними видами транспорту, що зумовлене, в першу чергу, особливості експлуатації транспортних засобів. Наслідки порушення договірних зобов'язань учасниками договору, зокрема, перевізниками теж є різними – вони визначені на рівні транспортного законодавства, а подекуди, – і споживчого законодавства, але лише щодо підстав та умов, не врегульованих транспортним законодавством (наприклад, відшкодування моральної шкоди на підставі споживчого законодавства можливе під час перевезення пасажирів автомобільним транспортом та не можливе під час порушення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, де відповідними Правилами передбачені суми компенсацій на випадок невиконання чи неналежного виконання договору перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом), що дозволяє судити про спеціальний характер норм споживчого законодавства щодо транспортного законодавства (оскільки саме в цих відносинах можливе застосування споживчого законодавства в частині, не врегульованій транспортним законодавством).

Порівнюючи законодавство України з законодавством ЄС в досліджуваній сфері, виявляється, що останнє є більш прогресивним та модерновим. Воно враховує особливості як споживчого законодавства (яке фактично є домінуючим щодо забезпечення прав споживачів-пасажирів), так і безпосередньо, транспортного законодавства (є спеціальним, проте, базовим, чи сингулярним відносно до регулювання конкретних видів перевезень).

Тим не менше, такий підхід не виключає можливості використання різного підходу країн ЄС у виборі форм та методів регулювання досліджуваних правовідносин з перевезення пасажирів, відмінностей механізмів правової охорони та захисту прав пасажирів (у тому числі у якості їх як споживачів транспортних послуг відповідно до транспортного та / чи споживчого законодавства).

Тим не менше, на рівні Регламентів ЄС здійснюються спроби уніфікації законодавства країн, які входять до ЄС з метою забезпечення прав пасажирів, можливість їх реального захисту.

Так, в Регламенті Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. «Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004» закріплено, що діяльність Європейського Союзу в сфері автобусного транспорту має націлюватися на забезпечення високого рівня захисту пасажирів. Тому слід повністю враховувати вимоги до захисту споживачів у цілому (1).

Крім компенсацій у відповідності до національного законодавства на випадок смерті або травм, а також втрати або пошкодження багажу внаслідок нещасних випадків, що виникають у результаті використання автобусного транспорту, пасажир повинні мати право на допомогу з огляду на їх нагальні практичні потреби внаслідок нещасного випадку. *Така допомога має включати, за необхідності, першу допомогу, проживання, харчування, одяг і транспорт (б) [16].*

Такі положення в чинному законодавстві відсутні.

Спадає на очі й інше. Так, згідно з ч. 2 ст. 19 Регламенту (ЄС) № 181/2011, у випадку анулювання чи затримки рейсу, якщо перевізник не пропонує пасажирові вибір, зазначений у ч. 1, пасажир має право на компенсацію в розмірі 50 % вартості квитка.

В цьому сенсі чинний Статут автомобільного транспорту України та Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту не містять подібних умов (по суті, наслідків неналежного виконання умов перевезення пасажирів автомобільним транспортом).

Попри те, що п. 122 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (Україна, 1997) передбачає обов'язок автостанції через систему гучного мовлення автобусної станції надати інформацію про рейс, його затримку і таке інше, наслідків невиконання означеної вимоги (обов'язку) не передбачено. Не містяться вони і в споживчому законодавстві.

Згідно ж з ст. 19 Регламенту про права пасажирів автобусного транспорту 2011 року, пасажирові надається право вибору: 1) доїхати до пункту призначення; 2) повернутися до пункту, з якого почалася поїздка; 3) відшкодувати вартість проїзду. Натомість, п. 145 національних Правил закріплює не «доставку» пасажирів до пункту призначення, а обов'язок перевізника *«організувати проїзд пасажирів до місця призначення», що на наше глибоке переконання, є обов'язками різного плану, – здійснити перевезення і організувати його здійснення.*

В останньому випадку відсутній обов'язок, а відтак, і відповідальність за невиконання перевезення пасажирів.

Та й сутність правовідносин буде різною між учасниками цих відносин, а відповідно і їх правовий статус і наслідки, які породжуються ним.

Принагідно варто навести справу *Sibley v. City Service Transit Co.* (1949) [17], де відповідачем у справі виступив власник автобуса, який в зимову ніч пересадив пасажирів зламаною автобуса в інший автобус. Проте через неухважність на дорозі водій іншого автобуса з'їхав з дороги. Суд угледів наявність повноважень (представницьких відносин) водія першого автобуса з водієм іншого автобуса і тому поклав тягар відповідальності на такого принципала (водія першого автобуса).

Попри наявність положень, які дозволяють застосування споживчого законодавства до правовідносин з перевезення пасажирів, безпосередньо, як і саме транспортне законодавство, не містить ефективного механізму правового захисту прав та інтересів пасажирів як споживачів транспортної послуги. Відтак, потребує свого удосконалення як споживче законодавство загалом, так і спеціальне транспортне законодавство, в тому числі шляхом закріплення права пасажирів на безпеку, права на допомогу, права на вибір наслідків неналежного виконання чи невиконання договору перевезення пасажирів перевізником, включаючи право саме на доставку пасажирів до обраного пункту призначення у випадку

переривання перевезення через поломку транспортного засобу. Такий підхід обґрунтовуємо наявністю закріпленого в Конституції України права особи на свободу пересування. Пасажир не повинен бути «заручником» економічних інтересів чи проблем перевізника.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про захист прав споживачів: Закон України від 01.12.2006 р. № 1023-ХІІ / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2006. № 7. Ст.84.
2. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
3. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2008. 194 с.
4. Абрикосов Д.С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. Запоріжжя: Запорізький національний університет. 2014. №3. С. 74–83.
5. Сумкін С.О. Mechanism of legal regulation of passenger transportation: civil aspects. Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2014. №1. С. 67–73.
6. Гришко У.П. Співвідношення сутності понять «споживач» та «пасажир». Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2014. Серія ПРАВО. Випуск 27. Том 1. С. 134–136.
7. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів: Постанова від 12.04.1996 р. № 5. Пленум Верховного Суду України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96>.
8. 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>
9. Гришко У.П. Загальна характеристика прав споживачів транспортних послуг. Юридичний науковий електронний журнал. 2014. №5. С. 28-31. URL: http://lsej.org.ua/5_2014/8.pdf.
10. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 536.
11. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ від 27.12.2006 р. № 1196 / Міністерство транспорту та зв'язку України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07>.
12. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова від 18 лютого 1997 р. № 176. Кабінет Міністрів України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>
13. Егизаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. Москва: Юрид. лит., 1999. 272 с.
14. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. Москва: Водтрансиздат, 1954. 179 с.
15. Витрянский В.В. Обязательства из договора перевозки пассажира / Гражданское право: в 4 т. Т.4. Москва: Волтерс Клувер, 2006. 816 с.

16. 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>
17. Case Sibley v. City Service Transit Co. 2 N.J. 458 (1949) 66 A.2d 864. URL: <https://www.leagle.com/decision/19494602nj4581405>

REFERENCES

1. “On Protection of Consumer Rights”: Law of Ukraine on 01.12.2006 № 1023-XII, *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy*, 2006, no. 7, art. 84.
2. Minchenko, A.O. (2011), “Contract of carriage of passenger and luggage by rail in Ukraine”, Diss. for Cand. Sc. (Jurisprudence), 12.00.03, National Academy of Internal Affairs, Kyiv, Ukraine.
3. Nechipurenko, O.M. (2008), “Civil regulation of taxi traffic”, Diss. for Cand. Sc. (Jurisprudence), 12.00.03, Odessa Law Academy, Odessa, Ukraine.
4. Abricosov, D.S. (2014), “The mechanism of civil legal protection of passenger rights under a contract of passenger transportation by air”, *Visnyk Zaporizkoho natsionalnoho universytetu: Zbirnyk naukovykh prats. Yurydychni nauky*, no. 3, pp.74–83.
5. Sumkin, S.O. (2014), “Mechanism of legal regulation of passenger transportation: civil aspects”, *Visnyk Zaporizkoho natsionalnoho universytetu: Zbirnyk naukovykh prats. Yurydychni nauky*, no. 1, pp. 67–73.
6. Grichko, U.P. (2014), “The ratio of the essence of the concepts of "consumer" and "passenger"”, *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya PRAVO*, vol. 27 (1), pp. 134–136.
7. “About the practice of consideration of civil cases in claims for the protection of consumer rights”: Resolution of April 12, 1996, № 5. Plenum of the Supreme Court of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96>.
8. “Konsumentenschutzgesetz (KSchG)”: Law of Austria on 8 März 1979. URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002462>
9. Grichko, U.P. (2014), “General characteristics of the rights of consumers of transport services”, *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, no. 5, pp. 28-31. URL: http://lsej.org.ua/5_2014/8.pdf.
10. “Air Code of Ukraine”: Law of Ukraine on 19.05.2011 № 3393-VI. *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy*, 2011, no. 48-49, art. 536.
11. “On approval of the Rules for the carriage of passengers, luggage, load-carrying and mail by rail by Ukraine”: Order on 27.12.2006 № 1196. Ministry of Transport and Communications of Ukraine. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07>.
12. “On Approval of the Rules for the Provision of Passenger Motor Vehicle Services”: Resolution on 18.02.1997 № 176. Cabinet of Ministers of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>
13. Egiazarov, V.A. (1999), *Transportnoe pravo: uchebnoe posobyie* [Transport Law: Textbook], Yuryd. lyt., Moscow, Russia.
14. Tarasov, M.A. (1954), *Dohovor perevozhky po sovetskomu pravu* [Contract of carriage under Soviet law], Vodtransyzdat, Moscow, USSR.

15. Vytrianskyi, V.V. (2006), *Obiazatelstva yz dohovora perevozky passazhyra / Hrazhdanskoe pravo: v 4 t. T.4.* [Obligations from the contract of transportation of the passenger / Civil law: in 4 volumes. Volume 4], Volters Kluver, Moskow, Russia.
16. “On the rights of passengers in bus traffic and amending Regulation (EC) 2006/2004” : Regulation (EU) No. 181/2011 of 16 February 2011 / European Parliament and Council. Official site of the Ministry of Justice of Ukraine. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45893>.
17. Case Sibley v. City Service Transit Co. 2 N.J. 458 (1949) 66 A.2d 864. URL: <https://www.leagle.com/decision/19494602nj4581405>.

DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2018-2-05>

УДК 347.124: 332.025.28

ДО ПИТАННЯ ДОДЕРЖАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ СТОСОВНО АПАТРИДІВ В ПРОЦЕСІ ПРИВАТИЗАЦІЇ

Задорожний О.В., адвокат, аспірант

*Запорізький національний університет, вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна
advocate-alexzp@i.ua*

У статті проаналізовано цивільно-правовий статус апатридів, як потенційних суб'єктів приватизації, з точки зору Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод та усталеної практики Європейського суду з прав людини. Зокрема, автор досліджує підстави обмеження їх дієздатності (правочиноздатності) та відповідність таких обмежень європейським стандартам та Конституції України. Внаслідок здійсненого наукового аналізу зроблено висновок про дискримінаційний та антиконституційний характер обмежень прав апатридів стосовно їх можливості виступати покупцями об'єктів приватизації.

Ключові слова: приватизація, покупці об'єктів приватизації, дискримінація апатридів, правова визначеність, легітимна мета, «справедливий баланс» між загальними інтересами суспільства та індивідуальними інтересами особи, стандарти ЄСПЛ.

TO THE ISSUE OF THE ENFORCEMENT OF EUROPEAN STANDARDS FOR APATRIDS IN THE PRIVATIZATION PROCESS

Zadorozhnyi O.V.

*Zaporizhzhia national university, str. Zhukovskogo, 66, Zaporizhzhia, Ukraine
advocate-alexzp@i.ua*

In the article are considered the civil status of apatrids as potential subjects of privatization according of the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms and the established practice of the European Court of Human Rights. In particular, the author investigates the grounds for limiting their capacity (deal capacity) and the compliance of such restrictions with European standards and the Constitution of Ukraine. As a result of the scientific analysis, a conclusion was drawn about the discriminatory and unconstitutional nature of restrictions on the rights of stateless persons regarding their ability to act as buyers of privatization objects.

In particular, the text of the article states that the Law of Ukraine "On Privatization of State and Communal Property" dated January 18, 2018 No. 2269-VIII (hereinafter – the Law) came into force on March 7, 2018. The new Law provides for the exclusion of stateless persons from privatization.

Meanwhile, according to Article 6 of the Law of Ukraine "On the Principles of Prevention and Combating of Discrimination in Ukraine" dated September 6, 2012 No. 5207-VI, all persons, regardless of their specific features, have equal rights and freedoms, as well as equal opportunities for their implementation. Moreover, the said law concerns, among other things, the sphere of public relations, such