

договору у ЦК України, який (перелік), зважаючи на те, що договір вважається укладеним лише у разі досягнення сторонами згоди з усіх істотних умов, має бути викладений в імперативній формі та має бути вичерпним; використання різних позначень у різних актах щодо одного й того самого поняття (наприклад, істотні умови, обов'язкові умови, відмова від договору, дострокове припинення договору); 2) досить значна кількість відсилкових і бланкетних норм, які є абстрактними (відсилають не до конкретного закону, а вміщують узагальнені формулювання «встановлені законом», «встановлені законодавством», «встановлені актами цивільного законодавства» та інші подібні); 3) не повна відповідність загальних і спеціальних норм

(наприклад, «аудиторська організація» у ГК України і «аудиторська фірма» у Законі «Про аудит фінансової звітності та аудиторську діяльність» та у Законі України «Про страхування» (у контексті надання страховику права вимагати у страхувальника довідку про його фінансовий стан, підтверджену вказаним суб'єктом); 4) відсутність якогось мінімального встановленого законом розміру неустойки у більшості нормативних актів, якими регулюються договірні страхові відносини (як правило, залишення вирішення цього питання на розсуд сторін договору), що часто призводить до неможливості її стягнення у разі не встановлення її конкретного розміру у договорі. Вказані недоліки потребують усунення.

УДК 347.763

DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2019-3/4-06>

Інституційне забезпечення прав пасажера за договором перевезення пасажера

Самойленко Г. В.

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

Ключові слова:

пасажир, перевезення, забезпечення прав пасажера, інституційне забезпечення прав пасажера, гарантії здійснення прав пасажиром, договір перевезення пасажера, захист цивільних прав.

*Надійшло до редколегії:
19.10.2019*

Прийнято до друку: 23.11.2019

Стаття присвячена актуальним питанням забезпечення прав пасажера на інституційному рівні. Йдеться про прояв загальноцивільністичних засобів забезпечення прав пасажера в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів: здійснення цивільних прав, їх захист, забезпечення виконання зобов'язань, наслідки невиконання чи неналежного виконання договірних зобов'язань, включаючи притягнення до цивільно-правової відповідальності, їх закріплення в актах транспортного законодавства.

Автор робить висновок, що їх застосування конкретизовано в актах транспортного законодавства, що зумовлено здебільшого особливостями експлуатації різних видів транспорту та традиціями відомчого регулювання правовідносин із перевезення пасажирів різними видами транспорту.

Порушення прав пасажирів і стан забезпеченості їх прав за законодавством ЄС дозволяють зробити висновок щодо низького рівня інституційного забезпечення прав пасажирів за національним законодавством і потреби в його удосконаленні, в тому числі шляхом імплементації окремих норм ЄС, якими закріплено та забезпечено права пасажирів на різних видах транспорту.

Institutional provision of passenger's rights under the passenger carriage agreement

Samoylenko G. V.

Zaporizhia National University, Zhukovskogo str., 66, Zaporizhia, Ukraine
georgesamoil1976@gmail.com

Key words:

passenger, transportation, security of passenger rights, institutional support of passenger rights, guarantees of exercising of passenger rights, contract of carriage of passengers, protection of civil rights.

The article deals with topical issues of securing the rights of the passenger at the institutional level. This concentration of attention is due to several factors. First, the need to improve the legal regulation of passenger transportation. As the rights of passengers are violated, the mechanism for ensuring the rights of passengers cannot be considered perfect. That is why the legislator's main focus on regulating the legal relationship for the carriage of passengers should be the passenger's rights and their security. After all, services are provided for the passenger.

Therefore, his consumer expectations must be met. Secondly, the main source of legal regulation of the legal relationship for the carriage of passengers is the transport legislation. Article 908 of the Civil Code of Ukraine stipulates that the conditions of carriage are determined by the transport statutes and codes and other acts issued on their basis. Specifying the guarantees of passenger rights in specialized transport legislation should contribute to the provision. But it turns out that the lack of consolidation of the rights of passengers, which are recognized by EU Regulations, guarantees of ensuring their implementation and observance, consequences of their violation, features of civil legal protection in specialized transport legislation, give rise to low efficiency of securing the rights of passengers under the current legislation of Ukraine.

Civil liability as a tool for protecting the rights of the passenger is only one of the institutional safeguards for passenger rights. It applies at the stage of human rights protection, however, because of the minimum of grounds and conditions of attraction to it, it does not guarantee all the rights of the passenger. In part, passengers' rights are ensured by consumer legislation that lays down general safety and quality provisions, the consumer's right to complete, objective and reliable information. However, in the case of violation of these rights, and in the event of delayed flight or violation of the timely delivery of the passenger, he may rely on compensation for non-pecuniary damage. However, there is a need to prove its existence and determine the amount of compensation that is problematic.

Infringements on the rights of passengers and the status of their rights under EU law make it possible to conclude that the level of institutional protection of passenger rights under national law is low. There is a need to implement specific EU rules that enshrine and secure the rights of passengers in different modes of transport. At present, there is no institutional guarantee of passenger rights. They are. However, not all passenger rights recognized in the EU are enshrined at the institutional level in national law, which gives rise to the lack of guarantees for their implementation and protection. In view of the positive experience of institutional protection of passenger rights in the EU, the relevant rules should be implemented in transport legislation.

Існують рівні забезпечення прав людини. Загальноправовий рівень містить конституційні гарантії здійснення

прав, включаючи право на захист. Галузевий (приватний) конкретизує ці гарантії в характеристиці засад

цивільного законодавства, нормах щодо здійснення та межх здійснення цивільних прав, здійснення права на захист, вимогах до належного виконання договірних зобов'язань, способах забезпечення виконання зобов'язання. Оскільки ст. 908 ЦК України закріпила, що умови перевезення визначаються транспортними статутами та кодексами, іншими актами, виданими на їхній основі, гарантії прав пасажирів мають бути конкретизованими в спеціалізованому транспортному законодавстві. Йдеться про інституційний (щодо перевезень пасажирів) і субінституційний (перевезення різними видами транспорту) рівні.

Оскільки на цьому рівні має місце урахування функціонування різних видів транспорту, то засоби забезпечення прав пасажирів мали б узгоджуватися з цими особливостями. Проте кричущі факти порушень прав пасажирів свідчать про недосконалість саме інституційного та субінституційного рівнів забезпечення прав пасажирів. Тому вони потребують удосконалення.

Серед дослідників правовідносин із перевезення пасажирів слід визначити А. О. Мінченко, О. М. Нечипуренко, Д. С. Абрикосова, С. О. Сумкіна, У. П. Гришка, І. С. Лукасевич-Крутник, Г. В. Чурпіту. Проте ці роботи звернені більше до дослідження правовідносин із перевезення, аніж орієнтовані на потреби та інтереси пасажирів, а тим більше забезпечення їх прав. У такому контексті це дослідження є першим, орієнтованим на людину-пасажирів, на забезпечення його прав, свобод та інтересів за договором перевезення пасажирів.

Частково цьому питанню увагу приділила І. С. Лукасевич-Крутник у своїй монографії, проте вона обмежилася способами забезпечення виконання зобов'язань (йдеться про неустойку, поруку, гарантію, заставу, притримання, завдаток), які є додатковими (акцесорними) забезпечувальними заходами [1, с. 322]. Автор вважає, що в механізмі забезпечення прав пасажирів

вони відіграють роль інструментів забезпечення.

Завдання відповідають меті дослідження і полягають у з'ясуванні існуючих засобів забезпечення прав пасажирів на інституційному та субінституційному рівнях (щодо перевезень пасажирів різними видами транспорту), виявленні прогалин і протиріч чинного законодавства, яким формалізовано ці засоби, виробленні авторського підходу щодо удосконалення механізму інституційного забезпечення прав пасажирів.

Категорія «забезпечення» наразі в юридичній літературі використовується у кількох значеннях: загальноправовому і цивілістичному. В загальноправовому значенні йдеться про забезпечення прав і свобод. І. О. Ієрусалімова визначила, що під «забезпеченням» прав і свобод варто розуміти створення належних умов їх реалізації [2, с. 88]. А. Ю. Олійник під забезпеченням конституційних прав і свобод розуміє створення сприятливих умов для їх здійснення, охорони та захисту суб'єктивних прав від їх порушення; відновлення порушеного права компетентними органами шляхом здійснення матеріальних і процесуальних юридичних засобів [3, с. 153]. Визначалися навіть складники забезпечення прав: 1) система гарантій; 2) діяльність органів держави зі створення умов для реалізації прав громадян, їх охорони, захисту і відновлення порушеного права.

Т. В. Гавронська під забезпеченням прав і свобод людини визнала діяльність держави, що ставить своїм завданням сприяння в реалізації прав і свобод людини шляхом нормативно-правового впливу на формування загальносоціальних (економічних, політичних, духовноідеологічних) та юридичних (правових) гарантій, які створюють умови, засоби та способи для ефективної охорони і захисту прав та свобод людини [5, с. 9]. На її переконання, ці правові гарантії поділяються на дві групи: нормативно-правові та організаційно-

правові гарантії забезпечення прав і свобод людини [5, с. 5].

Г. Шмельова, визнаючи забезпечення системою ефективних юридичних засобів реалізації, охорони й захисту прав людини, визначила елементи механізму забезпечення: 1) національне законодавство, яке є основою усього цього механізму; 2) юридичні процедури реалізації прав; 3) юридичні засоби охорони прав; 4) юридичні засоби захисту прав людини [4, с. 50–51].

У цивільному праві категорія «забезпечення» використовується здебільшого у вузькому значенні – як додатковий (акцесорний) засіб забезпечення зобов'язання, який породжує додаткове правовідношення. Так, К. І. Анненков під забезпеченням розумів засоби і способи, спрямовані на укріплення зобов'язань [6, с. 231], а В. В. Вітрянський визначив його орієнтованість на стимулювання належного виконання зобов'язання, зменшенні негативних наслідків, які виникли у зв'язку з його порушенням, а точніше – у захисті майнового інтересу кредитора [7, с. 323].

О. Р. Шишка визначив, що те забезпечення, про яке йдеться в ст. 546 ЦК України, спрямоване на стимулювання боржника до належного виконання зобов'язання через настання для нього негативних наслідків. Воно полягає у покладанні на боржника додаткових майнових обтяжень (неустойка, завдаток, застава, притримання), залучення до виконання зобов'язання третіх осіб (порука, гарантія). Ці способи забезпечення мають факультативний щодо основного зобов'язання характер [8, с. 70–71].

Запропонований С. Н. Братусем підхід дозволяє розуміти «забезпечення» у широкому і вузькому (застосування способів забезпечення виконання зобов'язання) значеннях. На його думку юридичні гарантії забезпечення знаходяться як у самих правових нормах, що мають метою правове регулювання шляхом встановлення прав і обов'язків

учасників, так і в тих нормах, якими передбачено можливість застосування державного примусу у випадку порушення суб'єктивного права, примусу до виконання нового обов'язку, який може визначатися як нормативно, так і сторонами за договором [9, с. 91].

Означене дозволяє зробити висновок, що забезпечення прав пасажирів охоплюється не лише способами забезпечення виконання зобов'язань. Саме тому обґрунтованою є позиція віднесення до правових гарантій забезпечення прав як юридичного закріплення прав, свобод і обов'язків людини, так і створення ефективної системи охорони і захисту державою прав і свобод людини; роль правових гарантій зводиться до створення необхідних умов для перетворення закріплених у нормі права (в тому числі мононормі-договорі) прав і свобод людини з можливостей на реальність.

Специфіка правовідносин за договором перевезення пасажирів, який є публічним договором про приєднання, зумовлює відсутність у пасажирів можливості впливати на формування умов договору, формувати гарантії здійснення своїх прав, їх охорону та захисту. Саме тому обов'язок сформувавши механізм забезпечення прав пасажирів покладається на державу, яка повинна закріпити відповідні правові гарантії. У сфері забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів такий підхід пояснюється і тим, що йдеться про задоволення потреби пасажирів у перевезенні, яке є за своєю сутністю особистим немайновим благом. Тому воно має забезпечуватися не лише матеріальними способами забезпечення, але й засобами організаційного характеру, оскільки йдеться про спосіб, організацію умов здійснення та здійснення особистого немайнового права пасажирів. Такий підхід узгоджується і з позицією Т. В. Гавронської, на думку якої права та свободи людини можуть реально втілюватися в життя, як правило, за наявності певних механізмів їх

здійснення [5, с. 15].

Якими наразі інституційними гарантіями забезпечуються права пасажирів? Звичайно, вони базуються на галузевих цивільно-правових гарантіях, закріплених в актах цивільного законодавства, і в першу чергу, в ЦК України: ст. 3 – Засади цивільного законодавства; ст. 12 – Здійснення цивільних прав; ст. 13 – Межі здійснення цивільних прав; ст. 15 – Право на захист цивільних прав та інтересів; ст.ст. 272–275 – Здійснення, забезпечення, обмеження та захист особистого немайнового права; ст. 526 – Загальні умови виконання зобов'язання; ст. 546 – Види забезпечення виконання зобов'язань; Глава 51 ЦК України – Правові наслідки порушення зобов'язання, відповідальність за порушення зобов'язання; § 1 Глави 82 ЦК України – Загальні положення про відшкодування шкоди та § 2 Глави 82 ЦК України – Відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншій шкоді здоров'ю або смертю.

Інституційні гарантії є втіленням галузевих гарантій у забезпечення прав пасажирів у правовідносинах із їх перевезення і стосуються не лише способів забезпечення виконання зобов'язань і притягнення перевізника-порушника до цивільно-правової відповідальності, а й механізму здійснення прав пасажиром.

Так, актами транспортного законодавства закріплено модус належного виконання зобов'язання з перевезення пасажирів шляхом покладання на перевізників і пасажирів прав, обов'язків і заборон. Пасажир має право на інформацію, право зайняти місце в транспортному засобі, бути доставленим, звернутися за захистом свого порушеного права тощо. Змістовне наповнення прав пасажирів формалізоване Правилами перевезень пасажирів різними видами транспорту і зумовлене специфікою діяльності відповідного виду транспорту та модусу виконання договору. Так, на залізничному транспорті пасажир має

Herald of Zaporizhzhia National University. Jurisprudence

право безкоштовно отримати безоплатно кип'ячену воду, оплачену білизну. Звичайно, що такі права відсутні на інших видах транспорту внаслідок відсутності засобів заварювання кип'яченої води та спальних місць тощо.

Існують «універсальні» права пасажирів різних видів транспорту. За логікою вони повинні мати єдиний формат забезпечення (спосіб, форму, засоби, прийом впливу на поведінку учасників). На жаль, відомчий характер актів, якими врегульовано перевезення пасажирів різними видами транспорту, наразі не сприяє забезпеченню єдиного підходу. Так, на автомобільному транспорті на перевізника покладається обов'язок здійснити перевезення, організувати проїзд пасажирів до місця призначення за маршрутом без додаткових фінансових витрат пасажирів, насамперед осіб з інвалідністю, громадян похилого віку, вагітних жінок, пасажирів із дітьми дошкільного віку, у разі припинення поїздки через технічну несправність транспортного засобу чи настання надзвичайної або невідвортної за цих умов події (п.п. 9 п. 145 Правил). Проте наразі така норма не передбачена на інших видах транспорту.

Унікальною є норма, закріплена на залізничному транспорті щодо обов'язку пасажирів зберігати чистоту та порядок, чим сприяти забезпеченню прав інших пасажирів (п. 37.2 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України). На автомобільному транспорті обов'язок забезпечення безпеки та санітарних умов транспортного засобу покладається на перевізника (п. 145 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту). Цікавою є норма, передбачена пунктом 7.16 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, якою закріплено, що медикаменти з аптечки вагона в доцільних кількостях, а також кип'ячена вода надаються пасажирам безплатно.

Водночас, ані на залізничному, ані на інших видах транспорту не

no. 3-4. 2019 *ISSN 2616-9444*

передбачене право пасажирів на надання першої медичної допомоги – лише покладання обов'язку щодо виклику невідкладної медичної допомоги на працівників перевізника (п. 38.10 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України). Натомість Регламентами ЄС закріплений обов'язок із підготовки співробітників для надання першої допомоги.

Здійснення пасажиром права на свободу пересування за договором перевезення пасажирів зумовлює також низку обмежень, зумовлених експлуатацією транспортного засобу. Більшість із них спрямовані на забезпечення безпеки пасажирів. Тобто, зміст гарантії може полягати навіть в обмеженні здійснення окремих прав, запровадженні порядку здійснення права чи забороні вдаватися до певної поведінки чи вчиняти певні дії. Так, п.п. 7 п. 147 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту покладає на водія обов'язок здійснити висадку пасажирів у разі заправлення автобуса паливом під час виконання перевезення, водночас відсутня пряма заборона здійснювати заправку за присутності в салоні пасажирів. Якщо слідувати логіці Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, то на пасажирів має бути покладено відповідний обов'язок покинути салон автобуса під час здійснення його заправки.

На інших же видах транспорту, зокрема і на повітряному, така норма відсутня. Правила безпеки дозволяють заправку повітряного судна під час перебування пасажирів на борту (така заборона відсутня). Так, в аеропорту «Бориспіль» наразі це дозволено для авіакомпанії Ryanair. Така непослідовність законодавця та його логіки на різних видах транспорту викликає здивування, що потребує виправлення, адже йдеться про безпеку. Проте на кожному виді транспорту це питання вирішується індивідуально.

Підпункт 6 п. 148 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту надає право водієві не допускати до поїздки пасажирів, які не мають квитків або не пред'являють посвідчення встановленого зразка, що підтверджує право на пільги щодо оплати проїзду, перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушують громадський порядок, мають при собі небезпечні вантажі, зокрема легкозаймисті, вибухонебезпечні і такі, які можуть забруднити транспортний засіб чи одяг пасажирів.

Пунктом 8.38 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України передбачено підстави, за якими пасажир може бути видалений із поїзда: а) якщо перебуває у явно вираженому нетверезому стані та порушує при цьому правила проїзду і громадський порядок, заважає спокою інших пасажирів; б) перебуває в стані захворювання та потребує медичної допомоги. У цьому разі пасажирів з його речами видаляють із поїзда з обов'язковою участю медичного персоналу; в) при виявленні перевезення пасажиром заборонених до перевезення предметів та речовин і відмові видалити їх із поїзда.

Тобто, на автомобільному транспорті йдеться про недопущення пасажирів, а на залізничному – про видалення. Причому в обох випадках йдеться про право співробітників перевізника вдаватися або не вдаватися до зазначених заходів. Застосовується оціночний підхід, який не має чітких критеріїв. Але ж йдеться про права пасажирів, який може бути обмежений у праві на свободу пересування, та права інших пасажирів, які можуть бути порушені поведінкою порушника.

Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 року передбачають право перевізника на будь-якому етапі повітряного перевезення відмовити пасажирів у перевезенні з підстав: а) безпеки – за фізичним і психічним станом пасажирів, поведінкою, які можуть перешкоджати

іншим пасажиром у здійсненні польоту; перебування у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; відмова пройти перевірку, яку здійснюють працівники служби безпеки авіаперевізника, аеропорту чи відповідних державних органів; б) стану здоров'я, бо п. 26 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 року вимагає надання за 5 днів до польоту довідки, що захворювання в тому числі не становить небезпеки для оточення; в) інших підстав – несплата тарифів та/або зборів (такс), неперед'явлення необхідних документів, в тому числі квитка, посадкового талону, віз і тому подібне (п. 2 Розділу X Правил); запізнення пасажира на посадку (вважається, що пасажир відмовився від польоту добровільно згідно п. 8 Розділу IX Правил 2018 року).

В ЄС на залізничному та автомобільному транспорті закріплено додаткові гарантії прав пасажирів на випадок затримки рейсу на вибір: а) продовження поїздки або зміну маршруту до кінцевого пункту призначення без стягнення додаткової плати та за умовами, подібними до передбачених у договорі перевезення, при найпершій можливості; б) відшкодуванням вартості квитка та, де це доцільно, послугою безкоштовного повернення автобусом до першого пункту відправки відповідно до договору перевезення при найпершій можливості (ст. 19 Регламенту Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 року про права пасажирів автобусного транспорту [10]); мінімальне відшкодування з причини запізнення: а) 25% вартості квитка в разі запізнення потягу на час від 60 хвилин до 119 хвилин; 50% вартості квитка в разі запізнення потягу на 120 хвилин та більше (ст. 17 Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [11]).

Крім того, зазначеними Регламентами передбачено надання допомоги у випадку анульованої чи

Herald of Zaporizhzhia National University. Jurisprudence

затриманої відправки: а) на автомобільному транспорті при затримці понад 90 хвилин: закуски, страви чи напої в обґрунтованій кількості з урахуванням часу очікування чи затримки, за умови, що вони доступні в автобусі чи на станції або можуть бути доставлені; номер у готелі або інше житло, а також допомогу в забезпеченні транспортування між станцією та місцем проживання у випадках, коли стає необхідним проживання протягом однієї чи більшої кількості ночей. Для кожного пасажира перевізник може обмежити загальну вартість проживання, не враховуючи транспортування від/до станції та місця проживання, до 80 євро за ніч і максимально до 2 ночей (ст. 21 Регламенту); б) на залізничному транспорті: при затримці понад 60 хвилин: їжу і напої в достатньому у розумному відношенні до часу очікування, в разі їх доступності на потягу або на вокзалі, або якщо існує обґрунтована можливість їх постачання; проживання в готелі або в іншому місці розташування, а також перевезення від вокзалу до місця розташування, якщо виявляється необхідним перебування протягом однієї ночі або протягом кількох ночей, або якщо необхідно додаткове перебування, якщо та коли це можливо практично; якщо потяг заблоковано в дорозі, перевезення між місцезнаходженням потягу і вокзалом, іншим пунктом відправлення або кінцевого призначення, якщо це можливо практично (ст. 18 Регламенту про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту).

Серед інституційних гарантій варто назвати інститут страхування, який запроваджено Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті». Додатково застосовуються (щоправда у добровільному порядку) страхування від затримки чи скасування рейсу, неспроможності авіакомпанії тощо. Водночас ця гарантія не підкріплена

необхідними матеріальними властивостями. При порівнянні сум забезпечення за Положенням і Постановою Федеральної Ради Швейцарії «Про страхування транспортних засобів» (OAV) від 20.11.1959 р. [12] виявилось, що вони співвідносяться як 3.833:200.000 швейцарських франків на пасажирів.

Що стосується підстав та умов притягнення перевізника до цивільно-правової відповідальності, яка є одним із інструментів захисту прав пасажирів, гарантією забезпечення її майнових інтересів, то, окрім повітряного транспорту, з питань порушення прав пасажирів, які не стосуються загибелі чи каліцтва пасажирів, застосування цього інструменту забезпечення та захисту прав пасажирів є проблемним в силу відсутності підстав та умов для його застосування. В цьому особливість наслідків порушення особистих немайнових прав пасажирів – їм можна протиставити у кращому випадку суми компенсацій (наразі вони не передбачені актами транспортного законодавства), оскільки в цьому випадку про збитки не йдеться.

Встановлення вимог до транспортних засобів та їх безпеки (правового режиму транспортних засобів), організації перевезень (маршрути, рейси, їх забезпечення, виділення окремих полос руху транспорту загального користування, конкурентне середовище, запровадження доступних систем оплати вартості проїзду), в тому числі дітей, осіб з інвалідністю, пасажирів пільгових категорій; нормативне закріплення правового статусу учасників; відповідна нормативно-правова регламентація прав пасажирів і покладання відповідних обов'язків на перевізників, механізму та порядку їх здійснення та виконання, застосування цивільно-правових гарантій забезпечення прав пасажирів; наслідків порушень прав пасажирів і порядку, форм і способів захисту прав пасажирів – ось не повний перелік факторів комплексного інституційного забезпечення прав пасажирів, яке, на жаль, містить недоліки порівняно з відповідним забезпеченням прав пасажирів за законодавством ЄС і потребує свого удосконалення.

Література

1. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин із надання транспортних послуг у цивільному праві України : монографія. Тернопіль : ФОП Паляниця В.А., 2019. 474 с.
2. Ієрусалімова І. О., Ієрусалімов І. О., Павлик П. М., Удовенко Ж. В. Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод людини та громадянина : навчальний посібник. Київ : Знання, 2007. 223 с.
3. Олійник А. Ю. Конституційно-правовий механізм забезпечення основних свобод людини і громадянина в Україні : монографія. Київ : Алерта, КНТ, Центр навчальної літератури, 2008. 472 с.
4. Гавронська Т. В. Правове забезпечення прав і свобод людини в правових системах світу : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ : Національний педагогічний університет імені М.П. Драгоманова, 2015. 20 с.
5. Шмельова Г. Юридичний механізм забезпечення прав людини (загальнотеоретична характеристика). *Право України*. 1994. № 10. С. 49–55.
6. Анненков К. Н. Система русского гражданского права: В 3 т. Т. III. Права обязательственные. СПб. : Типография М.М. Стасюлевича, 1901. 491 с.
7. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: Общие положения. Москва : Статут, 2001. Кн. 1. 848 с.
8. Цивільне право України : підручник. Особлива частина / за заг. ред. д. ю. н., проф.

Р. Б. Шишки. Київ : Видавництво Ліра-К, 2015. 1024 с.

9. Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность. Очерк теории. Москва : Юридическая литература, 1976. 215 с.
10. Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. : веб-сайт. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj> (дата звернення: 09.03.2019).
11. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту : Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1371/oj> (дата звернення: 09.03.2019).
12. Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) du 20 novembre 1959 (Etat le 1^{er} janvier 2017): *Le Conseil fédéral suisse*. URL: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19590239/index.html> (дата звернення: 11.03.2019).

References

1. Lukasevych-Krutnyk I.S. (2019). *Teoretychni zasady pravovoho rehulivannia dohovirnykh vidnosyn z nadannia transporthnykh posluh u tsyvilnomu pravi Ukrainy : monohrafiia* [Theoretical principles of legal regulation of contractual relations in the provision of transport services in civil law of Ukraine : monograph], FOP Palianytsia V.A., Ternopil, Ukraine.
2. Iierusalimova I.O., Iierusalymov I.O., Pavlyk P.M., Udovenko Zh.V. (2007). *Administratyvno-pravove zabezpechennia prav i svobod liudyny ta hromadianyna : navchalnyi posibnyk* [Administrative and legal support of human and citizen's rights and freedoms : a textbook], Znannia, Kyiv, Ukraine.
3. Oliinyk A.Y. (2008). *Konstytutsiino-pravovyi mekhanizm zabezpechennia osnovnykh svobod liudyny i hromadianyna v Ukraini : Monohrafiia* [Constitutional-legal mechanism of ensuring basic freedoms of man and citizen in Ukraine : monograph], Alerta, KNT, Tsentr navchalnoi literatury, Kyiv, Ukraine.
4. Havronska T.V. (2015). Legal support of human rights and freedoms in the legal systems of the world, Thesis abstract for Cand. Sc. (Jurisprudence), 12.00.01, Dragomanov National Pedagogical University, Kyiv, Ukraine.
5. Shmeleva G. (1994). Legal mechanism of human rights protection (general theoretical characteristic). *Pravo Ukrainy*, № 10, P. 49–55.
6. Annenkov K.N. (1901). *Systema russkoho hrazhdanskoho prava: V 3 t. T. III. Prava obiazatelstvennie* [The system of Russian civil law: In 3 vols T. III. Rights are binding], Tipohrafiia M.M. Stasiulevycha, St. Petersburg, Russia.
7. Braginsky M.I, Vitryansky V.V. (2001). *Contract law: General provisions* [Dohovornoe pravo: Obshchye polozheniia], Statut, Moscow, Russia.
8. Shyshka R.B. (2015). *Tsyvilne pravo Ukrainy: pidruchnyk. Osoblyva chastyna* [Civil Law of Ukraine: a textbook. Special part], Vydavnytstvo Lira-K, Kyiv, Ukraine.
9. Bratus S.N. (1976). *Yurydycheskaia otvetstvennost y zakonnost. Ocherk teory* [Legal responsibility and legality. Outline of the theory], Yurydycheskaia lyteratura, Moscow, USSR.
10. Boshytskyi Y.L., Shyshka R.B. (2013). *Tsyvilne pravo Ukrainy : pidruchnyk. Zahalna chastyna* [Civil Law of Ukraine: a textbook. The common part], Vydavnytstvo Lira-K, Kyiv, Ukraine.
11. Regulation (EU) № 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16

February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) № 2006/2004. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>.

12. Regulation (EC) № 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1371/oj>.
13. Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) du 20 novembre 1959 (Etat le 1^{er} janvier 2017): *Le Conseil fédéral suisse*. URL: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19590239/index.html>.

УДК 347.44

DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2019-3/4-07>

Правова природа та сутність договору кейтерингу

Велічко А. Д.

*Запорізький національний університет, вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна
velickoanna31@gmail.com*

Ключові слова:

продукти харчування, право на безпечне для життя і здоров'я довкілля, договір кейтерингу, організація виїзного харчування.

Надійшло до редколегії:

19.10.2019

Прийнято до друку:

23.11.2019

Стаття присвячена актуальним питанням визначення правової природи та сутності договору кейтерингу. З точки зору типології цивільно-правових договорів, проведеної в ЦК України, його можна віднести як до типу договорів про надання послуг, так і договорів про передачу майна у власність, оскільки однією з основних умов договору є умова про постачання продуктів харчування. З цього зроблено висновок про можливість визнання цього договору змішаним, непойменованим, таким, який містить декілька предметів, об'єднаних однією метою, – організацією виїзного харчування. Водночас специфіка правовідносин за цим договором, які визначаються інтересами та метою замовника, зумовлюють варіативність як основних, так і додаткових умов договору кейтерингу, і в питанні їх автономного регулювання прояв свободи договору обмежується лише вимогами забезпечення безпеки як прояву новітнього людиноцентричного підходу у забезпеченні права особи на безпечне середовище при тому, питання визнання єдиного предмету договору кейтерингу (одночасно як дії, так і матеріального блага) чи групи пов'язаних предметів (постачання продуктів харчування та організація і надання послуг із забезпечення їх споживання) є відкритим.

Ідентифікація договору кейтерингу за предметом як єдиним, так і складним, пов'язаним єдиною метою організації здійснення виїзного харчування можлива шляхом визначення цієї мети. Водночас автор звертає увагу про необхідність визначення провідної ідеї виконання договору кейтерингу на безпековій основі, оскільки йдеться про безпеку життя та здоров'я особи, адже забезпечення продуктами харчування та організація харчування перебуває в залежності від їх якості і харчової придатності. Саме тому мають бути нормативні