



8. Государственный доклад Минздравсоцразвития РФ «О положении детей в Российской Федерации. 2010 год». URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=521845>.

9. Зданевич Л. Возможности соціально-педагогічного патронату в роботі з дезадаптованими дошкільниками. Вісник Інституту розвитку дитини. Сер.: Філософія, педагогіка, психологія. 2013. Вип. 29. С. 60–64. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis64r_81/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&Z21ID=&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vird_2013_29_14.pdf.

10. Хитрюк В.В. Патронат выпускников с особенностями психофизического развития учреждений среднего специального и высшего образования: содержание, принципы, условия осуществления / Хитрюк В.В., Клещева Е.А., Якубович Т.Р. Вестник Полесского государственного университета. Серия общественных и гуманитарных наук. 2016. № 1. С. 15–21.

11. Кузава І.Б. Особливості медико-психолого-педагогічного супроводу інклюзивної освіти дошкільників, які потребують корекції психофізичного розвитку. URL: http://esnuir.eunu.edu.ua/bitstream/123456789/1607/1/kuzava_2013.pdf.

12. Фуштей Л. Історія становлення патронатних відносин в Україні. URL: <http://journals.pu.if.ua/index.php/esu/article/viewFile/1372/1368>.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Романюк Ульяна Васильевна – аспирант Хмельницкого университета управления и права, младший научный сотрудник Научно-исследовательского центра таможенного дела Научно-исследовательского института фискальной политики Университета Государственной фискальной службы

INFORMATION ABOUT AUTHOR

Romanyuk Uliana Vasilyevna – Postgraduate Student of Khmelnytsky University of Management And Law, Research Assistant of the Research Center of Customs Affairs of the Research Institute of Fiscal Policy at the University of the State Fiscal Service

uliana_romaniyk@ukr.net

УДК 347.795.4: 351.78: 172.1

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ КАК ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ КАТЕГОРИЯ

Георгий САМОЙЛЕНКО,

кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры гражданского права
Запорожского национального университета

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию категории «безопасности» с точки зрения современных частно-правовых подходов к регулированию гражданских правоотношений. По мнению автора, категория безопасности должна осознаваться как элемент правового статуса личности. Следовательно, в актах действующего законодательства должно быть закреплено право человека на безопасность. Автор предлагает определить категорию безопасности как один из принципов договорного права, который должен быть ключевым в решении вопросов заключения и расторжения договоров (например, право перевозчика отказать пассажиру в заключении договора перевозки или его исполнении, если осуществление перевозки содержит риск для здоровья или жизни человека). Одновременно это должно быть основанием освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение договора.

Ключевые слова: риск, безопасность, опасность, гражданско-правовая ответственность, обязательства, договорные условия, договор перевозки пассажира.

PASSENGER SAFETY AS A CIVIL LAW CATEGORY

Georgiy SAMOYLENKO,

Candidate of Law Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Civil Law
of Zaporizhzhia National University

SUMMARY

The article is devoted to the study of the category of «security» in terms of modern private-law approaches in the regulation of civil legal relations. According to the author, the category of security should be perceived as an element of the legal status of a person. Thus, in the acts of the current legislation, the person's right to safety must be secured. The author also proposes to define the security category as one of the principles of contract law, which should be the key to solving the issues of conclusion and termination of contracts (for example, the right of the carrier to refuse a passenger in the conclusion of a contract of carriage or its performance, if the carriage involves a risk to health or life of a person) At the same time, this should be the reason for the dismissal of the carrier from liability for non-fulfillment of the contract.

Key words: risk, safety, danger, civil liability, obligations, contractual conditions, passenger transportation agreement.

REZUMAT

Articolul investighează categoria „Securitate” din punct de vedere al abordărilor juridice private moderne, la reglementarea raporturilor civile.

Potrivit autorului, categoria de siguranță ar trebui recunoscută ca element al statutului juridic al unei persoane. Prin urmare, în actele actualei legislații trebuie să fie consacrat dreptul omului la securitate. Autorul propune definirea categoriei de securitate a unuia dintre principiile de drept al contractelor, care ar trebui să fie cheia în abordarea încheierea și rezilierea contractelor (de exemplu, dreptul de a refuza un operator de transport de pasageri în contractul de transport sau de executarea acestuia, în cazul în care punerea în aplicare de transport include riscul pentru sănătatea umană sau viața). În același timp, aceasta ar trebui să fie baza pentru eliberarea transportatorului de răspundere pentru neîndeplinirea contractului.

Cuvinte cheie: risc, siguranță, pericol, răspundere civilă, obligații, condiții contractuale, contract de transport al pasagerului.



Постановка проблемы. Гражданское право Украины возвращается к своим истокам – оно все больше понимается как частное право, право, на которое возлагается функция обеспечения прав и интересов отдельного человека. Оно становится все больше ориентировано на всецелую охрану и защиту, обеспечение реализации природных прав человека. Однако, сфера перевозок пассажиров остается в понимании цивилистов как одна из договорных конструкций, направленная на выполнение услуг по доставке человека к месту назначения. Попытки ввести в эту конструкцию любое упоминание о безопасности пассажира подвергаются сомнению и приводят к мнению большинства цивилистов о принадлежности данной категории или к сфере правового режима транспортного средства, либо требования, которое выдвигается к деятельности перевозчика, а соответственно, не является сферой регулирования гражданского права.

По нашему мнению, такой подход ограничивает возможность применения инструментария механизма гражданско-правового регулирования правоотношений в сфере перевозок пассажиров, направленного на обеспечение права лица на безопасность.

Актуальность темы исследования. Категория «безопасности» не нова для гражданского права. Однако, надлежащее обоснование и исследование этой категории в условиях современных частно-правовых подходов к регулированию гражданских правоотношений, отсутствует.

В то же время, отдельные научные исследования позволяют осуществлять суждения по данному вопросу. По нашему глубокому убеждению, в настоящее время накопилась критическая масса, которая позволяет ставить категорию безопасности в разряд принципов гражданского права, или, по меньшей мере, принципов договорного права, поскольку антропоцентрическая теория естественных прав человека начинает занимать определяющее место в цивилистике. В центре внимания – человек, его права и интересы. Следовательно, вопрос безопас-

ности личности должен быть важнее договорной дисциплины. В то же время, признаем, что при определенных обстоятельствах и договорная дисциплина может служить критерием безопасности личности. Следовательно, категория безопасности должна рассматриваться помимо прочего, и через призму вопросов заключения и исполнения гражданско-правовых договоров (включая договор перевозки пассажира), и последствий неисполнения или ненадлежащего их исполнения.

Состояние исследования. Следует отметить, что до последнего времени не велось сколько-нибудь значимые исследования в области безопасности перевозок пассажиров. Та же ситуация наблюдается и относительно категории «безопасности» в цивилистике вообще. Конечно, в работах ученых прослеживается антропоцентрический подход в выработке эффективного механизма гражданско-правового регулирования правоотношений. Среди них следует назвать Д.В. Боброву, В.И. Борисову, А.В. Дзеру, В.В. Луца, Е.О. Харитонову, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишку, С.А. Погребного, Р.А. Майданника, Р.А. Стефанчука и др.

Упоминается категория «безопасности» в диссертационных исследованиях А.М. Нечипуренка и А.А. Минченка, посвященных перевозкам пассажиров такси и железнодорожным транспортом соответственно.

Практически в каждой научной работе автора также проводится идея необходимости не только изучения категории «безопасности», не только понимания ее как одного из условий договора перевозки пассажира, но и понимания ее как ключевого критерия для решения вопросов о заключении договора перевозки, возможности его расторжения; вопросов надлежащего выполнения договора перевозки пассажира.

Основной гипотезой автора является признание категории безопасности не только условием надлежащего исполнения договора перевозки пассажира, но и в качестве категории, в соответствии с которой человек должен признаваться, как минимум, «статус» принципа договорного пра-

ва, а в идеале – принципа гражданского права.

Поэтому целью данной статьи является выяснение природы, роли и значения категории безопасности как гражданско-правовой категории вообще, и как категории договора перевозки пассажира, в частности.

Изложение основного материала. В отдельных источниках находим определение категории «безопасность». Так, В.М. Заплатинский дает определение, согласно которому «безопасность – это такие условия, в которых находится сложная система, когда действие внешних факторов и внутренних факторов не влечет к процессам, которые считаются негативными по отношению к данной сложной системе в соответствии с имеющимися на данном этапе потребностями, знаниями и представлениями [1, с. 96].

Следовательно, безопасность человека понимается как состояние человека, при котором действие внешних и внутренних факторов не приводит к смерти, ухудшению функционирования и развития организма, сознания, психики и человека в целом и не препятствует достижению определенных желательных для человека целей.

Учитывая особые свойства технических средств, в теории гражданского права и в гражданском законодательстве, в частности в ГК Украины, деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, было признано источником повышенной опасности, что нашло свое проявление через призму правового регулирования возмещения вреда (Глава 82 ГК Украины), причиненного источником повышенной опасности (ст. 1187 ГК Украины).

Закон Украины «О транспорте» в ст. 16 (Безопасность на транспорте) закрепляет, что предприятия транспорта обязаны обеспечивать безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность эксплуатации транспортных средств, охрану окружающей природной среды [2].

Это требование по «безопасности» пассажирских перевозок как нормативное условие деятельности транспорта через лицензионные инструменты, которые предусматривают



требование обеспечения «безопасности перевозок», прослеживается в целом в актах транспортного законодательства. Эта тенденция прослеживается и в актах законодательства ЕС по перевозке отдельными видами транспорта.

Среди них – Регламент (ЕС) № 181/2011 от 16 февраля 2011 «О правах пассажиров в автобусном сообщении и внесении изменений в Регламент (ЕС) 2006/2004» [3] и Регламент (ЕС) № 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года «О правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта» [4].

Впрочем, как условие договорной гражданско-правовой конструкции категория безопасности практически не применяется.

Одним из первых, кто поднял этот вопрос, является А.М. Нечипуренко. Осознавая сущность перевозки пассажира и его важность и значение для человека, им было предложено авторское определение договора перевозки пассажира, согласно которому перевозчик обязуется перевезти пассажира (его ручную кладь и багаж) безопасным транспортным средством по определенному маршруту с возможностью прекращения перевозки пассажиром «по требованию» в месте, не запрещенном Правилами дорожного движения, и предоставить установленный (сертифицированный) уровень комфорта и безопасности, а пассажир обязан оплатить установленную стоимость проезда и воздержаться от нарушений прав иных лиц (перевод авт.) [5, с. 13]. Следует признать, что в данном определении речь идет только о «безопасности» транспортного средства, о безопасности самой же транспортной деятельности, речь практически не идет. Впоследствии такой подход был расширен в трудах автора данных тезисов (Г.В. Самойленко) и детализирован в диссертационном исследовании А.А. Минченко [6, с. 8].

Впрочем, непоследовательность позиции последнего была предметом нашей критики, ведь несмотря на провозглашение в работе А.А. Минченко, что «к существенным условиям договора перевозки пассажира и

багажа железнодорожным транспортом относятся безопасность, качество и комфортность» (перевод авт.) [6, с. 8], в вопросе оснований освобождения железнодорожного перевозчика от ответственности он высказывается, что «...даже в том случае, когда задержка отправления транспортного средства вызвана необходимостью ликвидации неисправностей, угрожающих жизни и здоровью пассажиров, данная ситуация не является оправданием перевозчика, ведь железнодорожный перевозчик должен соблюдать график движения поездов и выполнять свои обязательства по договору» (перевод авт.) [6, с. 164]. В буквальном смысле это звучит как «устранение неисправностей транспортного средства, которое угрожало жизни и здоровью пассажира не является оправданием перевозчика, ведь он должен соблюдать график движения!» (перифразирование авт.)

По нашему глубокому убеждению, жизнь и здоровье являются высшей ценностью, о чем идет речь и во Всеобщей декларации прав человека 1948 года, и в Конституции Украины. Поэтому совершение действий перевозчиком, направленных на сохранение жизни и здоровья пассажира должно оставаться обстоятельством, освобождающим его от ответственности за задержку в рейсе или нарушении сроков доставки пассажира.

Поэтому безопасность пассажира (состояние, при котором действие внешних и внутренних факторов не приводит к смерти, ухудшению функционирования и развития организма, сознания, психики человека и не препятствует достижению определенных желательных для человека целей) должна быть признана существенным условием договора перевозки пассажира, которое должно обеспечиваться объективными факторами, чему должно способствовать государство через императивные средства воздействия на перевозчика, путем побуждения последнего к соблюдению нормативов безопасности как самих транспортных средств, так и их эксплуатации. Через призму признания приоритетности безопасности пассажиров над обязанностью выполнения иных условий договора, к перевозчи-

ку должны применяться поощрительные меры, направленные на создание условий, при которых бы у последнего была мотивация к риску из-за попытки избежать ответственности за опоздание подачи транспортного средства, своевременности доставки, отмены рейса, места доставки.

Напротив, мотивация в поведении (деятельности перевозчика) должна быть направлена, в первую очередь, на минимизацию рисков, – на обеспечение безопасности пассажира.

Считаем, что безопасность и риск является взаимообусловленными, но не однородными категориями. В таком контексте безопасность сама по себе тяготеет к характеру объективной категории, в то время как сама оценка наличия фактора безопасности или опасности тяготеет к субъективному критерию. Иными словами, оценка так или иначе проходит через сознание человека и волевой выбор лица, поэтому набирает характер осознанного лицом риска (сознательный выбор лицом модели поведения при наличии отсутствия четкого осознания вероятности наступления негативных последствий и ожидания на получение положительного результата. Такой выбор лица можно назвать риском). Но при таком подходе есть основания говорить о том, что безопасность является состоянием отсутствия риска (опасности). И в этом смысле риск и опасность есть, по сути, синонимичными понятиями.

В то же время следует осознавать, что речь может идти о двух значениях категории риска – о риске-обстоятельстве и риске-деятельности (как результате сознательного выбора лица).

В специальной юридической литературе выработан, так называемый, субъективный подход, согласно которому риском признается деятельность лица, несмотря на осознание им опасности (вероятности наступления негативных последствий такой деятельности) (В.А. Ойгензихт «Проблема риска в гражданском праве (Часть общая)» [7, с. 8]. Впрочем, кроме нее существует и объективная (О.А. Красавчиков, А.А. Собчак) и смешанная теории (Б.Н. Мезрина, В.А. Копылов, Е.О. Харитонов) [8, с. 60].



По мнению В.А. Ойгензихт, риск представляет собой детерминированный выбор поведения в ситуации, которая не исключает достижения нежелательного результата, регулирование поведения в необходимом направлении, сознательное допущение этого преимущественно случайного результата и возложение связанных с ним негативных последствий [9, с. 133].

Как отмечает А.Л. Ткачук, наоборот, по мнению сторонников объективной концепции, риск и ответственность находятся на разных уровнях «правовой материи», они не сводятся друг к другу. Поэтому предложение считать риск, наряду с виной, субъективным основанием ответственности является несостоятельным [10, с. 20].

По нашему убеждению, решение вопроса риска имеет важное значение для установления наличия вины лица для привлечения его к гражданско-правовой ответственности, поскольку вина является необходимым для этого условием. Однако, относительно источника повышенной опасности уже давно применена правовая «фикция», согласно которой наличие вины допускается в силу нормативного закрепления наличия опасности, поэтому, решение вопроса, – осознавало ли лицо степень опасности или нет, – отпадает автоматически, в силу того, что законодатель уже решил этот вопрос, – это опасно.

Трудно не согласиться и с доводами С.Н. Братуся, что ответственность владельца источника повышенной опасности в случае причинения вреда наступает и в случае правомерного поведения лица, поскольку речь идет о сознательном выборе лица к определенной деятельности, которую законодатель определил как опасную [11, с. 182].

Из этого он делает вывод, что вина – это не любое субъективное основание ответственности. Как правило, вина связана с противоправностью. Но как быть в случае совершения лицом не запрещенных действий, которые наносят вред лицу и нарушают его права? Является ли в таком случае риск тем субъективным условием гражданско-правовой ответственности, о котором говорил

В.А. Ойгензихт? (Признавая риск субъективной основанием гражданско-правовой ответственности, ограничил круг обстоятельств, которые относятся к нему. Поэтому он признавал риск исключением из принципа вины [9, с. 183]).

Согласимся с аргументами С.Н. Братуся, что водитель, который садится за руль автомобиля не осуществляет противоправное поведение. По сути, это законная деятельность. Но водитель осознает, что в случае наступления негативных последствий такой деятельности, на него ложится обязанность возмещения убытков пострадавшему. Владелец автомобиля сознательно выбрал вариант поведения, при котором в случае наступления нежелательных последствий, он будет нести ответственность, хотя его вина при этом отсутствует. Поэтому он делает вывод, что является не правильным смешивать любой сознательный поступок с виной [11, с. 182].

Здесь следует добавить, что речь идет о случае отсутствия вины владельца источника повышенной опасности (и в этом случае должна применяться конструкция риска, которую В.А. Ойгензихт признавал субъективным основанием ответственности). Если же вина имеется – то о риске речь не идет, а применяется общее правило гражданско-правовой ответственности за причиненный ущерб. Поэтому речь идет больше о другом риске – вероятности лицу быть привлеченным к гражданско-правовой ответственности при наличии вреда и отсутствии ее вины (из-за применения «фикции»).

В отдельных актах ЕС утвердился подход, согласно которому безопасность и риск является взаимообусловленными, но не равнозначными явлениями. В Регламенте (ЕС) № 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года «О правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта» в ст. 26 (Личная безопасность пассажиров), говорится о требованиях к перевозчикам принимать адекватные меры для обеспечения личной безопасности пассажиров, и для управления рисками.

Таким образом, речь идет о том, что в актах ЕС риском признаются

факторы, которые могут негативно влиять на состояние человека (физическое, психическое и т.д.), в то время, когда безопасность признается состоянием, при котором действие рисков (или их отсутствие) не приводит к негативным последствиям.

Поэтому считаем, что безопасность сама по себе тяготеет к объективной категории, в то время как сама оценка наличия фактора безопасности или опасности является субъективной категорией (риском-деятельностью), связанной с решением вопроса о наличии вины как одного из условий гражданско-правовой ответственности, наличие которой относительно источника повышенной опасности допускается в целях поощрения эксплуатанта такого источника к повышенной бдительности.

В этом контексте следует отметить, что среди ученых вопрос наличия вины как необходимого условия привлечения лица к гражданско-правовой ответственности является спорным. Речь идет о том, что в литературе неоднократно высказывалась позиция о возможности применения безвиной ответственности к лицу, чья деятельность связана с источником повышенной опасности.

В цивилистике были и сторонники, и критики такого подхода. В действующем ГК Украины, ч. 5 ст. 1187 закрепляет, что лицо, осуществляющее деятельность, которая является источником повышенной опасности, отвечает за причиненный вред, если оно не докажет, что вред был причинен вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Как видим, в этой статье речь не идет о безусловной или о невинной ответственности. Ответчик имеет возможность доказать, что ущерб причинен не по его вине (презумпция наличия которой, тем не менее, существует), тем самым быть освобожденным от гражданско-правовой ответственности.

Но действительно, отдельные акты гражданского законодательства закрепляют конструкцию безвиной ответственности. Так, п. 1 Главы 1 Раздела XXVII Правил воздушных перевозок пассажиров и багажа закрепляет, что перевозчик отвечает за вред, повлекший гибель или телесное повреждение пассажира, только



при условии, что событие, ставшее причиной гибели или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время посадки или высадки пассажира. Притом, п. 1 Главы 3 предусматривает единственное основание освобождения перевозчика от ответственности – если перевозчик докажет, что вред был причинен или его возникновению способствовали небрежность, неправомерное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед лицом, которое требует возмещения в размере, в котором такие небрежность, неправомерное действие или бездействие причинили вред или способствовали ее возникновению [12].

Иными словами, в данном случае речь идет именно о конструкции безвиной ответственности (поскольку единственным основанием освобождения от ответственности является неправомерное поведение или бездействие пострадавшего лица).

Выводы. Таким образом, аргументы, приведенные в данном исследовании являются достаточными для вывода о важности категории «безопасности» как одного из принципов договорного и обязательственного права, которая должна пониматься и как элемент правового статуса личности, который должен быть определяющим при решении вопросов заключения и исполнения гражданско-правовых договоров, совершении иных юридически значимых действий, решение вопросов гражданско-правовой ответственности.

Следовательно, категория безопасности должна быть одновременно интегрирована и в категорию правового статуса личности (реализована через признание права человека на безопасность) и обязательственное, договорное право (действие которого может ограничиваться интересами лица по мотивам его безопасности, даже вопреки воле этого лица).

Список использованной литературы:

1. Заплатинський В.М. Логіко-детермінантні підходи до розуміння

поняття «безпека». Вестник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Фізическе виховання, спорт і здоров'є людини. 2012. Випуск 5. С. 90-98.

2. О транспорте: Закон Украины от 10.11.1994 г. Ведомости Верховного Совета Украины. 1994. № 51. Ст. 446.

3. О правах пассажиров в автобусном сообщении и внесении изменений в Регламент (ЕС) 2006/2004 Регламент (ЕС) № 181/2011 от 16 февраля 2011: Официальный сайт Министерства юстиции Украины. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45893>

4. О правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта: Регламент (ЕС) № 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года. Вестник Европейского Союза. 3/12/2007. L315/9–L315/41. Официальный сайт Министерства юстиции Украины. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45893>

5. Нечипуренко А.М. Гражданско-правовое регулирование перевозок такси: дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. О., 2008. 194 с.

6. Мінченко А.А. Договор перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом в Украине: дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. К., 2011. 221 с.

7. Ойгензихт В.А. Проблема риска в гражданском праве (Часть общая). Душанбе: Ирфон, 1972. 224 с.

8. Мартиросян А.Г. К вопросу о риске в гражданском праве Российской Федерации. Современное право. 2009. № 9. С. 60–64.

9. Ойгензихт В.А. Воля и волеизъявление (очерки теории, философии и психологии права). Душанбе: Дониш, 1983. 250 с.

10. Ткачук А.Л. Значение вины в отношениях ответственности за нарушение договорных обязательств: дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. О., 2002. 236 с.

11. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. М.: Юрид лит., 1976. 216 с.

12. Об утверждении Правил воздушных перевозок пассажиров и багажа: Приказ Мининфраструктуры Украины от 30.11.2012 г. № 735. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Самойленко Георгий Валерьевич – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры гражданского права Запорожского национального университета

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Samoylenko Georgiy Valeryevich – Candidate of Law Sciences, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Civil Law of Zaporizhzhia National University

georgesamoil1976@gmail.com