

правові відносини громадян з органами та закладами охорони здоров'я. При цьому, на нашу думку, необхідно більш чітко конкретизувати відповідність скоєного медичним працівником професійного правопорушення з його юридичною відповідальністю, що буде сприяти покращенню рівня надання медичних послуг населенню України.

### **Література:**

1. Конституція України. – Харків, 1998. – 48 с.
2. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19 листопада 1992 р. // Мед. право України. – К.: Ін Юре, 2001. – С. 12-44.
3. Драгонец Я. Современная медицина и право / Я. Дргонец, П. Холлендер. М, 1991. – 124 с.
4. Сергеев Ю.Д., Журилов Н.В., Галь И.Г. и др. Первой в России кафедре медицинского права – 10 лет // Научные труды 2-го Всероссийского съезда (Национального конгресса) по медицинскому праву. Россия, Москва, 13-15 апреля 2005 г. – М.: НАМП, 2003. – 510 с.
5. Хапий Х.Х. Правовые основы деятельности врача // Х.Х. Хапий, А.А. Старченко, Е.М. Шифман.- М., Петрозаводск, 2003. – 205 с.
6. Тихомиров А.В. Медицинская услуга: Правовые аспекты / А.В. Тихомиров. – М., 1996. – 132 с.

УДК 347.763.2

**Чорномаз О.Б.,**

кандидат юридичних наук, доцент кафедри конституційного, адміністративного права та адміністративного процесу

Львівського державного університету внутрішніх справ,

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Аналізуються нормативні акти органів виконавчої влади, якими регулюються суспільні відносини, що складаються у сфері пасажирських перевезень, визначаються та

характеризуються форми та методи забезпечення таких перевезень на залізничному транспорті, обґрунтовується необхідність застосування адміністративно-запобіжних заходів, зокрема адміністративного примусу державними суб'єктами пасажирських перевезень на залізничному транспорті.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, пасажирські перевезення, форми, методи, функції, адміністративно-правове регулювання, адміністративний примус.

Анализируются нормативные акты органов исполнительной власти, которыми регулируются общественные отношения, складывающиеся в сфере пассажирских перевозок, определяются и характеризуются формы и методы обеспечения таких перевозок на железнодорожном транспорте, обосновывается необходимость применения административно-предупредительных мер, в частности административного принуждения государственными субъектами пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, формы, методы, функции, административно-правовое регулирование, административное принуждение.

The normative acts of executive governing social relations consist in passenger traffic, identified and characterized the forms and methods of such traffic on the railway, the necessity of application of administrative preventive measures, including administrative enforcement by state subjects of passenger traffic on rail transport are analyzed.

*Key words:* railway, passenger services, forms, methods, functions, administrative regulation, administrative coercion.

**Постановка проблеми.** Забезпечення пасажирських перевезень – цілеспрямована діяльність відповідних суб'єктів у напрямку створення, підтримання на належному рівні, а також ефективного використання техніко-економічної системи, що сформувався у відповідній галузі народного господарства. Таку

діяльність, як і будь-яку іншу, можна успішно проводити у визначених формах, застосовуючи різні методи, що були апробовані на практиці. Аналіз цих форм і методів показує, яким чином і за допомогою чого можна реалізовувати мету, завдання і функції, що стоять перед системою пасажирських перевезень.

**Аналіз дослідження даної проблеми.** Окремі аспекти адміністративно-правового регулювання правовідносин, у тому числі й у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті, і зокрема тих, що стосуються узагальнення форм та методів забезпечення таких перевезень, розглянуто у наукових та спеціальних фахових виданнях. Цю проблематику певною мірою досліджено у працях О.М. Бандурки, Є.В. Додіна, В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського, М.В. Коваліва, А.В. Мілашевича, В.Л. Грохольського, В.Й. Развадовського, О.О. Юхно та інших.

**Мета даної статті** полягає у дослідженні стану забезпечення пасажирських перевезень на залізничному транспорті в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Передусім розглянемо суть поняття: форма (від лат. forma – вид, образ) [9, с. 437] будь-якого явища – спосіб зовнішнього виразу, змісту, відносно стійка визначеність зв'язку елементів змісту та їх взаємодії, тип та структура змісту [1, с. 30]. Це зовнішній вияв конкретних дій, які здійснюються органами державного управління для реалізації поставлених перед ними завдань, видимість, зовнішній бік чого-небудь, що не відображає суті справи; спосіб здійснення, виявлення будь-якої дії. Інше поняття «метод» (від грецьк. – шлях до чого-небудь) у загальному значенні – спосіб досягнення мети, певним чином упорядкована діяльність, прийом практичного здійснення чого-небудь [9, с. 235]. Метод визначається як «спосіб впливу юридичної норми на суспільні відносини» [11, с. 617], як «спосіб чи прийом здійснення чого-небудь», тобто методи – це способи, прийоми безпосереднього і цілеспрямованого впливу органів державного управління (посадових осіб) на підпорядковані їм об'єкти управління. Виходячи з цього, під методами будь-якої діяльності розуміють способи, прийоми, засоби, що використовуються для досягнення

поставленої мети і становлять зміст цієї діяльності. Метод, як правило, виражається у певній формі [8, с. 97].

Форми і методи найтісніше пов'язані з функціями (від лат. *functio* – виконання, здійснення) [9, с. 451], тобто це робота кого-, чого-небудь, обов'язок, коло діяльності когось, чогось. Функції – це відносно самостійні однорідні частини змісту управлінської діяльності, в яких виражається владно-організаційний вплив суб'єкта управління на конкретний об'єкт [5, с. 12]. Разом вони становлять зміст, в основі якого визначальною ланкою є мета (те, до чого хтось прагне, чогось хоче досягти; ціль; заздалегідь намічене завдання; замисел) як кінцевий результат існування і функціонування тієї або іншої системи.

Отже, якщо функції – це основні напрямки діяльності задля виконання завдань і досягнення цілей, що стоять перед конкретною системою, то форми – це зовнішнє вираження, що є відповідним видом (об'єктивною стороною) такої діяльності [7, с. 67], а методи визначають сукупність прийомів і способів реалізації поставлених цілей і завдань. Такий взаємозв'язок елементів певною мірою можна віднести до змісту будь-якої цілеспрямованої діяльності, зокрема й до забезпечення пасажирських перевезень.

Однак перед тим як переходити до характеристики форм і методів регулювання пасажирських перевезень, необхідно акцентувати увагу на тому, що поняття «забезпечення пасажирських перевезень» і «державне управління пасажирськими перевезеннями» не тотожні, а система забезпечення пасажирських перевезень містить у собі, поряд з іншими елементами, систему державного управління пасажирськими перевезеннями. Відповідні класифікації форм і методів цих видів діяльності будуть відрізнятися одна від одної, бо до кола суб'єктів забезпечення пасажирських перевезень, крім органів виконавчої влади, входять й інші державні органи, діяльність яких має свої форми вираження.

Традиційно форми адміністративної діяльності залежно від наслідків, які вони породжують, поділяють на правові і неправові. Такий розподіл властивий і формам забезпечення

пасажирських перевезень. Вид конкретної форми визначається характером дій суб'єктів пасажирських перевезень, скерованих на здійснення покладених на них функцій. Проте не можна проводити аналогію між формами адміністративної діяльності та формами забезпечення пасажирських перевезень, бо на відміну від правових форм, неправові форми мають свою специфіку. Саме вона і визначає особливості форм забезпечення пасажирських перевезень.

Форма забезпечення пасажирських перевезень може бути віднесена до числа правових тільки в тому випадку, якщо в діях, вчинених відповідним суб'єктом, чітко виявляється його юридичне волевиявлення. Правові форми спричиняють юридичні наслідки і можуть бути класифіковані: а) за змістом: правоустановчі і правозастосовчі; б) за цілеспрямованістю: внутрішні і зовнішні; в) за способом вираження: словесні і конклюдентні. Л.В. Коваль виділяє такі форми управління, як прийняття правових актів, укладення договорів і здійснення інших юридично важливих дій. До неправових форм управління належать організаційні дії і матеріально-технічні операції [7, с. 93].

Правотворча форма забезпечення пасажирських перевезень полягає у виробленні суб'єктами даного виду діяльності правових норм, правил поведінки, які регулюють різні сторони суспільних відносин, що складаються з техніко-економічних показників, тобто з позиції законодавця. Нормативне правове регулювання при забезпеченні пасажирських перевезень – це прийняття органами державної влади нормативно-правових актів. Правотворчість вважається складним процесом, пов'язаним з визначенням стадій, з-поміж яких врегулювання суспільних відносин відповідними правовими нормами; з виробленням проекту потрібного нормативно-правового акта, попереднє обговорення проекту; з доопрацюванням тексту майбутнього акта, з внесенням у проект змін і доповнень; з узгодженням тексту із зацікавленими суб'єктами; із прийняттям і, якщо це необхідно, затвердженням нормативного акта уповноваженим суб'єктом; з державною реєстрацією; опублікуванням і вступом у силу нормативно-

правого акта; з внесенням у чинний нормативно-правовий акт змін і доповнень [5, с. 84].

Застосування правотворчої форми здебільшого властиве суб'єктам державної системи управління транспортом, зокрема і залізничним.

Орган законодавчої влади в Україні здійснює організацію загальних принципів роботи залізничного транспорту у формі прийняття Законів «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт», інших законів, що регулюють суспільні відносини у відповідній сфері.

Нормативні акти органів виконавчої влади, що регулюють суспільні відносини, які складаються у сфері пасажирських перевезень, залежно від органів, що їх приймають, можна згрупувати таким чином:

1) акти органів загальної компетенції – нормативно-правові акти, видані Урядом України, адміністраціями й іншими органами загальної компетенції;

2) акти органів міжгалузевої компетенції – нормативно-правові акти, видані органами виконавчої влади України, що здійснюють фінансування і матеріально-технічне постачання системи пасажирських перевезень, державний облік і статистику, діяльність зі стандартизації, метрології і сертифікації, інші органи міжгалузевої компетенції; при цьому законодавець встановлює, що стандарти, технічні умови, проекти і рішення виробничого та соціального призначення стосовно пасажирських перевезень, інші нормативно-технічні документи на технологічні процеси повинні включати вимоги стандартів Європейського Союзу і погоджуватися з органами державного нагляду у сфері діяльності, передбаченою їхньою компетенцією;

3) акти органів галузевої компетенції – внутрішньовідомчі нормативно-правові акти, видані міністерствами і відомствами у межах наданої їм компетенції, щодо функціонування, взаємодії їх зі службами інших суб'єктів господарської діяльності у сфері вантажних і пасажирських перевезень, зокрема і на залізничному транспорті;

4) окрему групу складають нормативно-правові акти Укрзалізниці; їх специфіка як групи актів полягає в тому, що вони можуть мати як галузевий відомчий характер, тобто регулювати суспільні відносини, що складаються з приводу пасажирських перевезень, техногенної безпеки, з приводу організації і діяльності апаратів, підрозділів і служб для ефективного здійснення покладених на них завдань і функцій тощо, так і міжгалузевий характер, зміст якого полягає у встановленні правових норм для суб'єктів суспільних відносин, що не перебувають з цими органами в субординаційному підпорядкуванні.

Неабияке значення для правотворчої діяльності має розробка концепцій державних цільових програм і планів, спрямованих на входження української транспортної мережі в єдину мережу транспортних перевезень Європи та Азії, що обумовлено транзитними особливостями географічного положення держави. Концепція створення міжнародних транспортних коридорів, прийнята постановою уряду в 1996 р., визначає стратегічні напрями та засоби вирішення проблеми підвищення ефективності пасажирських залізничних перевезень шляхом залучення коштів міжнародних організацій. Концепція визначає загальні мету і завдання у сфері побудови нових шляхів сполучення на території України, розвиток водного, повітряного транспорту в межах держави, об'єктів виробничого і соціального призначення, зменшення ризику негативного впливу на довкілля від надзвичайних ситуацій техногенного характеру, пов'язаного з діяльністю транспортної мережі.

Правозастосовча форма забезпечення пасажирських перевезень – це діяльність суб'єктів з реалізації правових норм. Фактично вона полягає в діях уповноважених органів і посадових осіб з підведення конкретного факту, що має юридичне значення, під відповідну правову норму для прийняття індивідуального акта з метою вирішення на основі правових норм визначених питань і життєвих ситуацій, які виникають у процесі користування пасажирським транспортом громадянином та юридичною особою.

До діяльності суб'єктів у галузі транспортних перевезень необхідно віднести: видання у межах наданої компетенції індивідуальних актів (усних і письмових розпоряджень, наказів) з питань функціонування підсистем забезпечення пасажирських перевезень; призначення відповідальних за техногенно-безпечний стан підприємств і установ; винесення рішень про заохочення робітників та службовців, які беруть активну участь у формуванні новітньої технологічної політики.

Певною мірою до правових форм адміністративно-правового регулювання правовідносин у сфері пасажирських перевезень можна відносити укладання договорів і здійснення інших юридично важливих дій, оскільки вони можуть бути підставою виникнення різних правовідносин (адміністративних, цивільних, трудових та ін.), тобто спричинити певні юридичні наслідки. За допомогою таких дій суб'єкти перевезень реалізують права і виконують обов'язки, встановлені чинним законодавством України у сфері пасажирських перевезень, а також договорами, що регулюють суспільні відносини у цій сфері, тому їх можна подати як різновид правових форм і вважати такими, що реалізують.

Неправові форми забезпечення пасажирських перевезень, як відзначалося, не спричиняють юридичних наслідків і найчастіше виникають після правових дій, тобто їх застосовують на підставі вже існуючих правових актів, договорів і документів, що мають юридичне значення. Як правило, їх поділяють на дві групи: організаційні заходи і матеріально-технічні дії [10, с. 215]. Виконання тих або інших дій, які не тягнуть за собою юридичних наслідків, залежить від конкретного суб'єкта суспільних відносин, що складаються у цій сфері, його компетенції, завдань і цілей. Однак, на відміну від правових, вони можуть застосовуватися як державними, так і недержавними суб'єктами пасажирських перевезень.

Організаційні заходи, не пов'язані безпосередньо з виникненням, зміною і припиненням конкретних правовідносин, здійснюються у процесі поточної діяльності зі створення і підтримання необхідного рівня обслуговування пасажирів. Адміністративно-правове регулювання охоплює діяльність,



яку проводять у сфері пасажирських перевезень переважно органи виконавчої влади (при впливі на поведінку людей і діяльність юридичних осіб, які не є з ними в субординаційному підпорядкуванні), а також посадовими особами державних органів місцевого самоврядування, адміністраціями підприємств і установ (при впливі на своїх підлеглих) та громадськими об'єднаннями (щодо осіб, які є їх членами). Така діяльність скерована на підтримання нормального функціонування різних підсистем транспортних перевезень і носить виконавчо-розпорядчий, управлінський характер. Відповідно, форми вираження цієї діяльності називають формами управління, зокрема і державного управління. Останні співвідносяться з формами забезпечення пасажирських перевезень як часткове із загальними. Власне кажучи, з усього розмаїття форм пасажирських перевезень саме адміністративно-правовому регулюванню піддаються тільки форми управління системою забезпечення пасажирських перевезень.

Методи адміністративно-правового регулювання пасажирських перевезень – сукупність прийомів і способів виконання завдань, досягнення цілей, що стоять перед суб'єктами транспортних правовідносин. На основі методу можна скласти уявлення про функціонування системи пасажирських перевезень, оскільки визнається характер впливу конкретного суб'єкта (як державної, так і недержавної системи) на відповідний об'єкт, щоб досягти підтримки ефективного використання наявної системи пасажирських перевезень.

Прийоми і способи управління транспортною мережею розроблялися й удосконалювалися в міру розвитку цивілізації з метою забезпечення відповідності між характером, складністю технологічних процесів і можливістю ефективного їх використання для задоволення визначених суспільних потреб. Аналізуючи сукупність згаданих методів, відзначимо, що технічно-безпечні технології досягаються шляхом безпосереднього впливу з боку суб'єктів забезпечення пасажирських перевезень. Враховуючи таке призначення методів забезпечення пасажирських перевезень, їх можна поділити на технічні і соціальні. Технічні методи – це певні

способи технічного впливу, що здійснюються суб'єктами державної і недержавної системи на відповідний об'єкт для створення і збереження його економічної привабливості, відповідності витрат соціальним потребам. Такі методи застосовуються на основі досягнень у різних галузях науки і техніки. Прикладом може слугувати розвиток наукової бази вищих навчальних закладів Міністерства освіти та науки України, які готують спеціалістів залізничного транспорту, та наявність в системі Укрзалізниці відомчих навчальних закладів.

Соціальні методи – це сукупність прийомів, способів впливу на поведінку фізичних і діяльність юридичних осіб, а також на соціальні процеси для створення і підтримання на відповідному економічному та технічному рівнях системи транспортного обслуговування населення, зокрема й пасажирських перевезень. В окремих випадках на розвиток транспортної мережі впливають чинники, пов'язані з функціями держави, наприклад, розвиток державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України (раніше – залізничні війська Міністерства оборони України), реорганізація служби військових перевезень Міністерства оборони України, служби спеціальних та військових перевезень Міністерства внутрішніх справ України; виконання міжнародних зобов'язань щодо перевезення особливо небезпечних вантажів, зокрема і ядерного палива. Такі методи скеровані на свідомість і волю людей, під якою розуміється регулюючий чинник свідомості, який виражений у здатності людини здійснювати спрямовані дії, з метою відпрацювання у кожного члена суспільства необхідної поведінки, дотримання встановлених норм, вимог і правил [3, с. 21-22]. Власне кажучи, соціальні методи є способами організації, упорядкування тих процесів, які відбуваються в системі транспортного забезпечення населення.

До методів впливу на свідомість і поведінку людей належать переконання і примус – два взаємозалежних поняття, які доповнюють один одного. Це елементи механізму забезпечення належної поведінки у суспільних відносинах, що складаються, зокрема, і у сфері пасажирських перевезень.

Переконання і примус відрізняються за характером впливу на учасників суспільних відносин. Залежно від суб'єктів, які здійснюють такий вплив, їх варто поділяти на державні і недержавні.

Переконання – це діяльність державних і недержавних суб'єктів, скерована на формування в окремих осіб і соціальних груп необхідності добровільного дотримання соціальних норм, які діють на транспорті. Переконання як метод означає моральний, психологічний, матеріальний вплив суб'єкта пасажирських перевезень на волю і поведінку людей, який породжує, зміцнює і розвиває свідомість, що відповідає цілям і завданням, які стоять перед системою транспортних перевезень, спонукає до усвідомлених дій щодо забезпечення пасажирських перевезень. При впливі на свідомість людей шляхом переконання в особи з'являються внутрішні моральні стимули потреби в необхідності дотримання норм та правил. Сутність переконання полягає в тому, що воно є методом впливу на суспільні відносини, а його зміст включає комплекс різноманітних конкретних форм впливу на свідомість і поведінку людей.

В адміністративній науці існують різні визначення поняття «примус». Так, Д.М. Бахрах вважає, що адміністративний примус – це особливий вид державного примусу, який полягає у застосуванні суб'єктами функціональної влади передбачених нормами адміністративного права примусових заходів у зв'язку з неправомірними діями [2, с. 111].

Ю.П. Битяк визначає адміністративний примус як систему заходів психологічного або фізичного впливу на свідомість і поведінку людей з метою досягнення чіткого виконання встановлених обов'язків, розвитку суспільних відносин у межах закону, забезпечення правопорядку і законності [4, с. 152].

Примус, на відміну від переконання, – це діяльність державних і недержавних суб'єктів, скерована на підпорядкування свідомості та волі окремих осіб і соціальних груп щодо дотримання соціальних норм, які діють у сфері транспорту. Мета примусу досягається шляхом «завдання особі

морального, матеріального чи фізичного обмеження, або його особистим та майновим правом» [6, с. 29].

Примус у сфері пасажирських перевезень реалізується за допомогою застосування уповноваженими державними і недержавними суб'єктами у встановленому порядку й у межах наданої їм компетенції примусових заходів до тих учасників суспільних відносин, дії яких призводять (можуть призвести) до виникнення надзвичайних подій або створюють перешкоди функціонуванню системи пасажирських перевезень.

Адміністративний примус має визначені ознаки, які відрізняють його від інших видів державного примусу. До ознак, які зберігаються і при функціонуванні системи пасажирських перевезень, можна віднести такі:

1. Примусовий захід застосовується переважно як засіб забезпечення державного управління системою пасажирських перевезень, як засіб підтримки стабільного техногенно-безпечного режиму.

2. Застосування цього виду примусу не завжди пов'язане зі здійсненням адміністративного правопорушення, яке посягає на суспільні відносини, що складаються з приводу порушень норм та правил у сфері пасажирських перевезень.

3. Заходи примусу і порядок їх застосування встановлюються не тільки законами, а й нормативними актами органів виконавчої влади.

4. Адміністративний примус застосовується тільки уповноваженими на те державними органами (як правило, органами виконавчої влади) і посадовими особами, коло яких визначено нормативно-правовими актами України.

5. Застосування примусових заходів не пов'язано з відносинами субординаційного підпорядкування і може бути використано щодо широкого кола суб'єктів суспільних відносин транспортної мережі.

6. Процесуальний порядок застосування адміністративного примусу відрізняється досить високим ступенем оперативності, що збільшує ефективність їх реалізації [10, с. 60].

Заходи примусу, які застосовуються державними суб'єктами пасажирських перевезень, як і всі примусові заходи,

залежно від цілей, моменту і порядку застосування групуються як: адміністративно-запобіжні заходи, заходи адміністративного припинення і заходи адміністративної відповідальності (адміністративні стягнення).

Адміністративно-запобіжні заходи застосовуються з метою запобігання порушенням правил для зниження чи уникнення можливих збитків, а також для профілактики правопорушень, які впливають на особисту безпеку пасажирів та належні умови проїзду. Застосовується ця група заходів, як правило, до моменту виявлення правопорушень. До числа заходів, які застосовуються з метою недопущення погіршення належних умов пасажирських перевезень, відносять: перевірку технічного стану об'єктів різного призначення; встановлення особливого режиму на окремих ділянках (територіях); обмеження або заборона доступу людей до небезпечних зон тощо.

Заходи адміністративного припинення застосовуються з метою припинення правопорушень, запобігання небезпечним наслідкам, що викликані цими правопорушеннями, зокрема й виникненню надзвичайних подій і можливих збитків від них.

Адміністративні стягнення – це реакція держави на здійснення адміністративних правопорушень, які перешкоджають нормальному функціонуванню будь-якої системи, зокрема і пасажирських перевезень. Вони застосовуються після скоєння правопорушень, передбачених нормами адміністративного права, з метою запобігання новим протиправним діям у цій сфері як з боку осіб, які притягувалися до адміністративної відповідальності, так і з боку тих осіб, які не зазнавали таких дій.

Громадський примус, на відміну від державного, застосовується недержавними суб'єктами (споживачами транспортних послуг), а також на підставі й у порядку, передбачених правовими і корпоративними нормами. Громадський примус реалізується через громадську думку, яка виражена від імені всього суспільства, окремих колективів, громадських організацій. Громадський примус у сфері пасажирських перевезень залежно від характеру і порядку

застосування заходів можна розглядати як громадський вплив. Його заходи – це вплив органів місцевого самоврядування, трудових колективів, різних громадських об'єднань на свідомість і поведінку фізичних осіб, які перешкоджають нормальному функціонуванню транспортної системи.

Історія залізничного транспорту України свідчить, що у 90-ті рр. минулого століття основною формою громадського впливу на діяльність транспортної мережі, зокрема і системи пасажирських перевезень, були масові заходи у вигляді різних форм протесту (пікетування, блокування, страйки). Тепер ініціювання таких заходів виноситься, як правило, на обговорення загальних зборів трудових колективів, підприємств різних форм власності, які здійснюють вплив, виражений у пропозиціях органам державної влади, які спрямовані на підвищення ефективності системи перевезень та узгодження відповідності можливості надання транспортних послуг за умови задоволення фінансових вимог підприємств, тобто за належну плату їх послуг.

**Висновки.** Отже, можна стверджувати, що діяльність державних і недержавних суб'єктів, пов'язана із пасажирськими перевезеннями, виявляється в різних формах і досягає мети за допомогою різноманітних методів. Під формою забезпечення пасажирських перевезень розуміється зовнішній вияв впливу суб'єкта на відповідний об'єкт із метою підтримання стабільного функціонування транспортної системи. Методи забезпечення праввідносин у сфері пасажирських перевезень – це сукупність прийомів і способів здійснення, реалізації суб'єктом транспортної мережі покладених на нього функцій, виконання поставлених завдань і досягнення основної мети – забезпечення необхідного соціально-економічного рівня діяльності підприємств.

Специфіка та розмаїття завдань і функцій суб'єктів, які входять у систему пасажирських перевезень, породжує різні види форм та методів даної діяльності. Діяльність суб'єктів пасажирських перевезень виражається у формі правотворчості (видання нормативно-правових актів), правозастосування (прийняття рішень по конкретних справах і спорах про право,

що виникає в процесі функціонування транспортної системи), укладання різних правових договорів, здійснення інших юридично важливих дій, а також у формі проведення організаційних заходів щодо запобігання надзвичайним подіям.

#### Література:

1. Адміністративна діяльність: Навч. посібник / За заг. ред. О.І. Остапенка. – Львів: ЛІВС, 2002. – 252 с.
2. Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник для вузов. – М.: Юрид. лит, 2000. – 455 с.
3. Бегун В.В., Науменко І.М. Безпека життєдіяльності (забезпечення соціальної, техногенної та природної безпеки): Навч. посібник. – К.: Вища школа, 2004. – 328 с.
4. Битяк Ю.П. Адміністративне право України. – Х.: Право, 2000. – 245 с.
5. Забарвний Г.Г., Калюжний Р.А., Шкарупа В.К. Адміністративне право України: Навч. посібник. – К.: Юрінком-Інтер, 2003. – 212 с.
6. Ключніченко А.П. Міри адміністративного примусу, що застосовуються міліцією. – К., 1977. – 239 с.
7. Коваль Л.В. Адміністративне право України: Курс лекцій. – К.: Основи, 1994. – 266 с.
8. Колпаків В.К. Адміністративне право України: Підручник. – К.: Юрінком-Інтер, 1999. – 736 с.
9. Словник іншомовних слів / Уклад. С.М. Морозов, Л. М. Шкаранута. – К.: Наук. думка, 2000. – 664 с.
10. Шкарупа В.К. Доказування та докази в адміністративно-примусовій діяльності органів внутрішніх справ (міліції): Монографія. – К.: Юрінком-Інтер, 1995. – 362 с.
11. Юридична енциклопедія: У шести томах / Ред. кол. Ю.С. Шемшученко (голова) та ін. – К.: Українська енциклопедія, 1998. – Т. 1. – 647 с.