

УДК 347.795.4:614.862:347.122

Г.В. Самойленко,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права
Запорізького національного університету

ФОРМИ ТА СПОСОБИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРА

Анотація. Стаття присвячена аналізу форм та способів захисту прав пасажирів за договором перевезення. Автор виходить з тих положень, що позитивне право має містити необхідний запас загально-цивільністичних правових засобів, інструментів, використання яких у випадку порушення суб'єктивних прав чи інтересів пасажирів має забезпечити йому можливість їх захисту. Йдеться загалом про передумови, вибір же конкретних форм та способів залежить від специфіки самих правовідносин (на інституційному рівні — з перевезення пасажирів), порушеного права та особливостей способу (виду) порушення, та від оцінки постраждалою особою можливості відновлення свого порушеного права.

Ключові слова: договір перевезення пасажирів, захист, правовідносини, суб'єктивне право, суб'єктивний обов'язок, цивільно-правова відповідальність.

Постановка проблеми. В теорії цивільного права, загалом, вироблено сталі підходи як до розуміння, так і до змісту категорій форм та способів цивільно-правового захисту прав та законних інтересів особи. В той же час, ведуться окремі дискусії стосовно співвідношення категорій окремих способів захисту порушених прав (серед яких відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди та відшкодування моральної (немайнової) шкоди займають чільне місце) та цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання умов договору (обов'язків, які складають зміст договору).

Сутність основної проблеми, яку автор з'ясовує в даному дослідженні, стосується особливостей захисту прав

пасажирів за споживчим договором, основне «регульовальне» навантаження в якому покладається на транспортне законодавство, яке, загалом, або взагалі не передбачає відповідальності перевізника (окрім шкоди, завданої життю чи здоров'ю пасажирів) (у цьому випадку можливе лише відшкодування моральної шкоди на підставі споживчого законодавства), або має обмежений характер (у вигляді нормативно встановлених сум компенсацій, — за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом на підставі Повітряного кодексу України та Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу і не надає можливостей відшкодування моральної шкоди).

Попри те, що ЦК України не обмежує можливість використання інших, аніж передбачених ст. 16 ЦК

України способів судового захисту порушеного права, можливість застосування навіть означених вище способів захисту порушених прав та інтересів пасажира має обмежений характер, що обґрунтовується специфікою транспортних правовідносин і необхідністю забезпечення стабільності функціонування транспортної системи. Це протирічить декільком усталеним принципам цивільного права щодо рівності учасників цивільних правовідносин (ст. 1 ЦК України) та повної матеріальної відповідальності (майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала, — ч. 1. ст. 1167 ЦК України). Такі відступи від загальних засад цивільного законодавства або повинні бути виправлені, або достатньою мірою аргументовані і врахованими в ЦК України.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується стаття. Відсутність в актах цивільного законодавства, включаючи транспортне законодавство, закріплення як загальних підстав, так і допустимих меж використання такого способу захисту порушеного права, як самозахист, або ж прямої заборони його використання, потребує додаткового уточнення і відповідного нормативного закріплення.

Подібна ситуація і з односторонньою зміною умов договору чи його розірванням пасажиром як реакція на порушення його умов перевізником за обставин, коли негативні наслідки не можуть бути попереджені іншими способами. Зважаючи на технічні особливості експлуатації різних видів транспорту, цей спосіб зумовлений

темпоральним фактором, — як правило, може бути використаним до моменту початку виконання договору перевезення.

В той же час, випадки, підстави та наслідки використання означених та інших способів захисту порушеного права пасажира, з урахуванням специфіки функціонування транспортної системи мають бути науково обґрунтованими та законодавчо визначеними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з даної теми. Окремі питання захисту цивільних прав та інтересів були предметом досліджень Т.В. Боднар, Н.П. Бондар, В.І. Борисової, С.О. Бородовського, С.М. Бервено, В.А. Васильєвої, А.С. Довгерта, О.В. Дзери, Ю.В. Желіховської, В.А. Кройтора, Н.С. Кузнецової, В.В. Луця, Р.А. Майданика, Т.М. Підлубної, Т.О. Родоман, М.М. Сібільова, І.В. Спасибо-Фатеевої, Р.О. Стефанчука, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишки та ін.

Однак, комплексне спеціалізоване, орієнтоване на потреби захисту прав пасажира дослідження з метою виявлення наявних допустимих форм та способів такого захисту за цивільним законодавством наразі не проводилося. Означене зумовлює актуальність даного дослідження.

Мета статті полягає у з'ясуванні специфіки правовідносин з перевезення пасажира різними видами транспорту, їх вплив на вибір і застосування форм та способів захисту цивільних прав, передбачених цивільним законодавством, виявлення аргументів для достатності правових підстав в обмеженні вибору окремих форм та способів захисту прав і інтересів пасажира, зокрема, права на самозахист, на зміну умов договору, на припинення правовідношення (розірвання договору в односторонньому порядку), тощо.

Виклад основного матеріалу.

В спеціальній науковій літературі, присвяченій дослідженню питань захисту цивільних прав, доволі часто ставиться питання про співвідношення категорій «охорони» та «захисту», що зумовлено рядом причин. Серед інших, І.В. Спасибо-Фатеева звернула увагу, що навіть на рівні окремих законодавчих актів відбувається підміна понять, за якої термін «захист» використовується у розумінні забезпечення дотримання прав особи, а по суті — у розумінні охорони [1, с. 167].

Желіховська Ю.В. класифікувала наукові підходи з питання співвідношення категорій «охорони» та «захисту», тому варто їх озвучити у такому вигляді: 1) це різні, але схожі права (З.В. Ромовська, М.С. Малєїн, В. Васькова та інші); 2) це різні стадії існування суб'єктивного цивільного права (О.Ф. Скакун та інші); 3) суб'єктивне право охорони включає в себе право на захист (Т.І. Ілларіонова, Л.О. Красавчикова, М.Й. Бару, О.А. Пушкін, А.С. Шевченко та інші); 4) право на захист є ширшим і охоплює за своїм обсягом право охорони (Т.Є. Абова, О.П. Сергєєв, Г.М. Стоякін та інші).

Сама ж авторка виходить з тих положень, що поняття охорони є ширшим та таким, що охоплює поняття захисту цивільних прав та інтересів [2, с. 8].

Нам імпонує такий підхід, тим паче, що він співпадає з позицією Р.Б. Шишки, яка є логічною та аргументованою. Так, основними критеріями розмежування цих понять він визначив: факт порушення, який знаходиться між охороною та захистом (перетікання охорони в захист відбувається після порушення права); за функціональним призначенням охорона спрямована на запобігання порушення, в той час як захист — на

поновлення порушених прав; за часом застосування охорона як вид превенції застосовується постійно, а захист лише при загрозі порушення цивільного права чи як наслідок порушення прав чи інтересів та ін. [3, с. 120]

В спеціальній науковій літературі захист цивільних прав пов'язується з застосуванням форм, способів та засобів. При тому під формою захисту визнається комплекс внутрішньо узгоджених організаційних заходів для захисту суб'єктивного права [4, с. 55]; регламентований правом комплекс особливих процедур, здійснюваних органами, які застосовують право, і самою управненою особою в межах правозахисного процесу і спрямованих на відновлення (підтвердження) порушеного (оспорюваного) права [5, с. 17]; процесуальні форми, які забезпечують реалізацію права на захист. У процесуальних формах вирішуються юридичні справи, що, у свою чергу, передбачає певну процедуру (порядок) реалізації зацікавленими особами права на захист і судовими органами — юрисдикційних повноважень [6, с. 14].

В той же час, наведені дефініції не дають можливості чітко зрозуміти сутність «форми захисту» як цивільно-правової категорії. В той же час, як правило, визначається одна конкретна ознака, яка дозволяє розрізнити «юрисдикційну» та «неюрисдикційну» форми. Йдеться про те, здійснюється захист компетентними органами державної влади в порядку правозастосування чи особою самостійно.

Тож ми задалися питанням щодо форми захисту цивільних прав. Дана категорія має філософське начало і походить від латинського «*forma*» (вид, образ) і означає спосіб існування, образ [7, с. 213]. Загалом, в філософії було вироблено парну категорію «форма» — «зміст, сутність». Для

розуміння їх співвідношення доречним є усвідомлення підходу Арістотеля, за яким матерія є можливістю існування якогось предмету, а форма є тим, що робить цю можливість дійсністю [7, с. 336]. Іншими словами, формою є те, що визначає матерію, дає їй певність, дійсний вид та властивості. Сам же Арістотель визначав два начала — матерію і форму [8, с. 90]. Їх єдність і є дійсним буттям.

Це дозволило поставити нам питання дещо інакше — чи дійсно те, що вже в академічному сенсі прийнято називати «формою» захисту є формою захисту? Звичайно, гуманітарна сфера дозволяє визначати на рівні дефініцій категорії новим змістом, але, якщо слідувати усталеним філософським критеріям, такий підхід дозволяє засумніватися в істинності таких суджень.

Аналіз виявив, що ми не одні в таких сумнівах. Так, С.О. Сліпченко зазначив, що захист цивільних прав може відбуватися в трьох формах: 1) судовій; 2) адміністративній; 3) неюрисдикційній [9, с. 246]. Є.О. Харитонов виділив таких 4 — захист прав та інтересів судом, адміністративний порядок, захист цивільних прав нотаріусом та самозахист. При тому формами самозахисту він визначив: 1) необхідну оборону; 2) крайню необхідність; 3) притримання майна кредитором [10, с. 62-65].

Нам особисто імпонує така позиція, оскільки вона відповідає загальнонауковим підходам, які базуються на філософських засадах, дозволяє на рівні гіпотези припустити, що саме способи захисту, про які йдеться в ст. 16 ЦК України мають свою форму та зміст. Зважаючи на перелік способів, можна припуститися, що формою є прийняття відповідного правозастосовного акту органом державної влади (спрямованого на захист порушеного, оспореного чи невизнаного права),

форма нотаріальної дії (провадження) чи застосування управненою особою засобів протидії (дії самозахисту), а змістом є очікувані наслідки, результат від застосування даного засобу.

Відтак, те, що ми вже встигли звикнути називати «формою» захисту, є нічим іншим, як «порядком» захисту порушеного, оспорюваного чи невизнаного права.

На підставі цього можна зробити висновок, щодо існування принаймні, чотирьох порядків: 1) судового; 2) адміністративного; 3) нотаріального; 4) самозахисту.

При тому, перші два, дійсно, пов'язані із зверненням до державних органів, що мають відповідну компетенцію та повноваження; звернення до органів нотаріату — певною мірою, оскільки державні і приватні нотаріуси мають однаковий перелік повноважень (вчинення нотаріальних дій), передбачених ст. 34 Закону України «Про нотаріат» [11]; самозахист є особливим порядком, який надає можливість особі, яка здійснює заходи, спрямовані на захист свого права чи інтересу діяти самостійно (щоправда, сам порядок не містить чітких критеріїв, які б дозволяли чітко розмежовувати «самозахист» і «самоуправство»).

Втім, ми не виключаємо і інших точок зору щодо даного питання. Так, Т.М. Підлубна в дисертаційному дослідженні «Право на захист цивільних прав та інтересів» висловлюється, що захист цивільних прав може здійснюватися в рамках судової, адміністративної чи нотаріальної форми захисту, які є підвидами юрисдикційної форми захисту [12, с. 14]. З позицією визнання нотаріальної форми у якості юрисдикційної форми важко погодитися (чи можливо за певної міри умовності через розуміння нотаріальної діяльності як «нотаріального процесу»),

особливо в частині нотаріальних дій, вчинюваних приватними нотаріусами.

В той же час, авторка визначає, що «спеціальними формами захисту суб'єктивних цивільних прав та інтересів є захист в адміністративному та нотаріальному порядку» [12, с. 14]. Вбачаємо у цьому або змішування понять, або ж між «порядком» і «формою» за можливе поставити знак рівності, що не є вірним, оскільки семантично під порядком мається на увазі «процедура», «процес», а під формою — лише зовнішній вираз, спосіб сприйняття. Або — додатковий аргумент до запропонованої нами гіпотези щодо видів захисту (юрисдикційний-неюрисдикційний, де критерієм є звернення постраждалої особи до компетентного органу); порядків (судовий, адміністративний, нотаріусом та самозахисту); способів захисту (які мають свій зміст та форму).

Звичайно, ми не виключаємо, що і «порядок» може мати свої «зміст» та «форму» (наприклад, такими у судовому порядку захисту є позовна форма звернення позивача, а змістом — його вимоги). Але в тому ми не бачимо протиріччя, адже згідно загально-філософського підходу будь яке явище має свій зміст (сутність) і свою форму.

Через призму запропонованого нами підходу задаймося суто прагматичним питанням — до якого захисту (форми, порядку та способів) може вдаватися пасажир за тих чи інших порушень зобов'язань за договором перевезення перевізником і яким із можливих способів скористатися для захисту свого порушеного, оспореного чи невизнаного права?

Аналіз цивільного та спеціального транспортного законодавства, на яке посилається ЦК України в ст. 908, дозволяє зробити висновок, що останнє містить ряд обмежень (в силу специ-

фіки функціонування окремих видів транспорту) щодо можливості використання окремих порядків та способів захисту прав та інтересів пасажирів чи обмеженості повноважень органів, до яких звертається особа з проханням про захист порушеного права.

В адміністративному порядку захист прав пасажирів є можливим відповідно до положень ст. 118 Конституції України, яка передбачає, що Рішення голів місцевих державних адміністрацій, що суперечать Конституції та законам України, іншим актам законодавства України, можуть бути відповідно до закону скасовані Президентом України або головою місцевої державної адміністрації вищого рівня. Йдеться про скасування актів як нормативного, так і ненормативного характеру. Не виключається й захист прав пасажирів в один із способів, передбачених ст. 16 ЦК України, якщо компетенція відповідного державного органу дозволяє це зробити. Крім того, трапляються випадки застосування одних способів через застосування других способів. Між іншим, застосування такого способу захисту, як відновлення становища, яке існувало до порушення, можливе в тому числі і шляхом скасування акту, яким особа позбавлялася відповідного права (наочним прикладом може слугувати позбавлення певної категорії осіб пільг щодо безоплатного проїзду, тощо).

Стосовно діяльності органів нотаріату, то нам не довелося віднайти серед їх повноважень тих дій, які б були безпосередньо спрямовані на захист прав пасажирів. Опосередковано лише окремі з нотаріальних дій можуть сприяти охоронній функції, або ж можливості забезпечити захист права пасажирів (наприклад, при зверненні до суду) шляхом посвідчення окремих фактів

(наприклад, засвідчити факт перебування особи в певному місці, передання заяви перевізникові, тощо). Але тут йдеться, скоріше, про забезпечення пасажирів доказами для подальшого звернення до суду. Адже, як зазначає Бородовський С.О., на думку ВСУ, для звернення до суду необхідним є факт порушення права позивача і доведення позивачем такого факту [13, с. 71]. Але будемо відвертими, навряд чи сторона матиме можливість скористатися цим порядком і зазначеними засобами для подальшого захисту своїх прав.

Самозахист, який ст. 19 ЦК України визначає як застосування особою засобів протидії, як правило, передбачає вчинення особою активних фактичних або процесуальних дій.

Але, на жаль, законодавець залишив поза увагою питання належних умов самозахисту. Вони були вироблені в теорії цивільного права. У якості таких І.В. Спасибо-Фатеева означила наступні: 1) самозахист допускається проти порушень та протиправних посягань; 2) таке правопорушення повинне бути наявним, а не уявним; 3) порушення має бути протиправним; 4) обраний спосіб самозахисту не повинен бути заборонений законом; 5) обраний особою спосіб самозахисту має бути адекватним (моралі, характеру дій та наслідкам); 6) має бути спрямованим (на припинення порушення, відновлення порушеного права, відвернення негативних наслідків, тощо) [1, с. 201-206].

З цими критеріями ми погоджуємося абсолютно.

В той же час, ми розуміємо, що за відсутності чіткої нормативної регламентації критеріїв «належного» самозахисту вирішення питання «належності» чи «неналежності» (яке може бути самоуправством) навіть у содовому порядку може мати певні склад-

нощі. Тому є наочний приклад, який мав місце 9 квітня 2017 р., коли авіакомпанією United Airlines силоміць було знято пасажирів з літака рейсу Чикаго — Луїсвілл. При тому пасажир чинив опір як працівникам авіакомпанії, так і представникам поліції. Хто правий і хто винен в даній ситуації?

Нагадаємо, що причиною стала практика авіакомпаній, яка отримала назву овербукінг (продаж квитків понад кількість місць у літаку), оскільки статистика свідчить, що частина пасажирів не з'являються на реєстрацію на рейс, або ж у випадку потреби перевезти співробітника.

Звичайно, авіакомпанія пропонує пасажирам компенсацію та зобов'язується доправити до місця призначення іншим рейсом. Але в ст. 104 Повітряного Кодексу України, як і в законодавстві більшості країн світу йдеться про добровільну згоду пасажирів на таку пропозицію авіакомпанії у випадку, або коли йдеться про очікувану відмову пасажирів у перевезенні. Логічно, коли така відмова має місце до моменту потрапляння пасажирів на борт і надання йому місця в транспортному засобі. В той же час, Правила не регламентують саме таку ситуацію, тому, формально, з юридичної точки, авіакомпанія діяла протиправно. З іншого боку, згідно тих же Правил, пасажир зобов'язаний виконувати вказівки екіпажу (в даному випадку покинути борт, отримати компенсацію і т.п.), а не чинити опір, оскільки така ситуація переходить в розряд Розділу Правил «Безпека польотів» яка допускає застосування сили по відношенню до пасажирів.

Як бачимо, питання не просте, — чи наявна в вимогах екіпажу характеристика «протиправності», що є доволі складним. Оскільки в діях пасажирів «до застосування сили» проти нього

була відсутня характеристика «проти-правності».

Вбачаємо в цій ситуації недопрацювання законодавця. Напевно, варто було б на рівні Правил або закріпити норму щодо випадку «очікуваної відмови пасажирові у перевезенні» — остання повинна застосовуватися до моменту видачі пасажирові посадкового талону, а на борту — лише за умови або «добровільної» згоди пасажира; або у вигляді обов'язку пасажира покинути транспортний засіб на вимогу екіпажу з поясненням підстав (спасання людини, рятувальні роботи, національна безпека, тощо) та дотриманням неперсоніфікованості, аби не порушувати права людини за певною ознакою (ознакою, яка може бути сприйнята особою як дискримінативна) (як приклад, шляхом вибору місця генератором випадкового вибору крісел, але і в такому випадку не є допустимим порушення прав батьків і дітей, і т.п.).

Застосування серед інших, способів захисту прав пасажира, — зміна умов договору або його розірвання пасажиром як реакція на порушення його умов перевізником за обставин, коли негативні наслідки не можуть бути попереджені іншими способами, — викликають особливу увагу. Адже вони, відверто кажучи, не є врегульованими достатнім чином на всіх видах транспорту.

Приміром, якщо п. 19.16 Розділу 19 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [14] передбачена можливість пасажиром розірвання договору у випадку запізнення до відправлення з пункту відправлення пасажирів більше ніж на одну годину, ненадання пасажиру місць, зазначених у проїзному документі, запізнення пасажира на поїзд з пункту пересадки

з вини перевізника (має надаватися місце в іншому поїзді) з поверненням йому усіх платежів, включаючи комісійний збір і т.п.

Але для цього пасажир має звернутися з проїзним документом для для відмітки «Проїзний документ не використаний повністю з вини перевізника». Проте, відсутня будь-яка інформація щодо того, куди чи до кого має звернутися пасажир, що на практиці може призводити до несвоечасного звернення пасажира, а відтак, до відмови йому у задоволенні його вимог.

На автомобільному транспорті п. 135 Правил передбачена подібна норма щодо можливості розірвання договору і повернення повної вартості квитка у разі: відміни рейсу або відправлення автобуса із запізненням; ненадання пасажиру місця, зазначеного у квитку (у разі відмови пасажира від іншого запропонованого місця); надання для перевезення автобуса, клас якого нижчий, ніж зазначено у розкладі руху на автостанції. В той же час, не регламентовано ні строк запізнення, ні те, яким чином фіксується дана обставина; теж стосується і визначення класу автобуса (і чому йдеться лише про його клас, в той час як частіше йдеться про його стан). Так, формально, брудний стан автобуса, зовнішній вигляд водія, його «недостойна» поведінка по відношенню до пасажирів не є підставою для розірвання договору. Подібних обставин є чимало. Але, на жаль, Правила не передбачають будь-яких компенсацій пасажирові. Єдиним способом захисту залишається відшкодування моральної (немайнової) шкоди, завданої пасажирові перевізником і то на підставі Закону України «Про захист прав споживачів».

На повітряному транспорті у випадку відмови пасажирові у перевезенні проти його волі, узгоджується сума винагороди та на вибір пасажир пропонується: 1) відшкодування вартості перевезення; 2) зміна маршруту, яка повинна здійснюватися за відповідних транспортних умов: до кінцевого пункту призначення — за першої можливості або до кінцевого пункту — у пізніший час за бажанням пасажир та за наявності вільних місць, а у випадку альтернативного маршруту — трансфер. Те ж саме — у випадку затримки рейсу на строк понад п'ять годин. При цьому — жодних компенсацій.

Відповідно до положень Глави 2 Розділу XIX Правил можливе примусове повернення коштів у разі скасування, перенесення, затримки рейсу, на який у пасажир було заброньовано місце та оформлено квиток; заміни класу обслуговування або типу повітряного судна; неможливості надати пасажирові місце відповідно до бронювання; незабезпечення перевізником стикування з рейсом, на який пасажир має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що і попередній.

Відшкодування моральної шкоди за порушення строків доставки пасажир повітряним транспортом теж не передбачено (крім випадків скасування рейсу взагалі).

Щоправда, у випадку завдання пасажирові шкоди затримкою рейсу (скажімо, через запізнення на стиковочний рейс), вона має бути відшкодована перевізником і то, крім випадків якщо перевізник доведе, що він, його працівники та агенти (з продажу та/або обслуговування) вжили всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або що він (вони) не мав (мали) змоги вжити таких заходів

(п. 1 Глави 2 Розділу XXVII Правил). У протилежному випадку розмір відшкодування обмежується сумою 4694 СПЗ стосовно кожного пасажир [16].

Висновки. Наведені доводи та аргументи дають підстави для висновку щодо можливості пасажиром захисту належних йому прав в судовому, адміністративному, нотаріальному порядку чи самозахисту. В той же час, недостатньо чітко нормативно врегульовано критерії належності умов самозахисту. Враховуючи специфіку функціонування та технічні особливості експлуатації різних видів транспорту, такі критерії потребують уточнення та конкретизації, а в окремих випадках прямої заборони, особливо там, де ставиться під сумнів безпека перевезень із-за застосування заходів самозахисту.

Крім того, попри те, що в цивілістиці, загалом, передбачена можливість особою самостійного вибору того способу, який, на його переконання, матиме результатом захист порушених прав, в той же час, для відповідного випадку використання цього способу повинне мати передбачений законом механізм захисту. В сфері перевезень пасажирів нормативно, здебільшого, передбачено використання одного чи кількох конкретно визначених способів захисту прав пасажир. Відтак, відповідному конкретному виду порушення має відповідати конкретний імперативно передбачений спосіб захисту. І він має бути деталізованим та зрозумілим з точки зору можливості правозастосування, а також дієвим і ефективним. За відсутності подібних обмежень пасажир не обмежений у виборі порядку та способів захисту своїх прав (припинювальних, відновлювальних, забезпечувальних чи компенсаційних).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т.1: Загальні положення / За ред. Проф. І.В. Спасибо-Фатеевої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків: ФО-П Колісник А.А., 2010. 320 с.
2. Желіховська Ю.В. Охорона цивільних прав та інтересів нотаріусом: автореф. дис ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право, сімейне право, цивільний процес, міжнародне приватне право». Київ : б. в., 2012. 18 с.
3. Цивільне право України : підручник / за ред. проф. Бошицького Ю.Л. та проф. Шишки Р.Б. (кер. авт. кол.), Загальна частина. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с.
4. Цивільне право України : навчальний посібник : у 2 ч. Ч.1 / За заг ред. В.А. Крйтора, О.Є. Кухарева, М.О. Ткалича. Запоріжжя : Видавничий дім «Гельветика», 2016. 384 с.
5. Горшенев В.М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе. Москва: юридическая литература, 1972. 258 с.
6. Тимченко Г.П. Способы та процесуальні форми захисту цивільних прав : автореф. дис. на здобуття наук.ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Г.П. Тимченко ; Нац. юрид. акад. ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2002. 20 с.
7. Киричок О.Б. Філософія : підручник для студентів вищих навчальних закладів. Полтава : РВВ ПДАА, 2010. 381 с.
8. Кривуля О.М. Філософія: Навчальний посібник. Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2010. 592 с.
9. Гражданское право Украины : учеб.пособие по подготовке к сдаче зачетов и экзаменов. Ч. 2 / С.А. Слипченко и др. Харків: Эспада, 2000. 399 с.
10. Харитонов Є.О., Калітенко О.М., Зубар В.М. Цивільне і сімейне право України: навчально-практичний посібник / За ред. Є.О. Харитонова, А.І. Дрішлюка. Харків: ТОВ «Одіссей», 2003. 640 с.
11. Про нотаріат: Закон України від 02.09.1993 р. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 39. Ст. 383.
12. Підлубна, Т.М. Право на захист цивільних прав та інтересів : автореферат дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 Цивільне право, сімейне право, цивільний процес, міжнародне приватне право / Т.М. Підлубна. Київ : Б.в., 2009. 20 с.
13. Бородовський С.О. Дослідження інституту способів захисту цивільних прав та охоронюваних законом інтересів в юрисдикційній діяльності. Часопис цивільного і кримінального судочинства. 2014. № 5. С. 67-85.
14. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07>.
15. Про затвердження Правил надання послугпасажирськогоавтомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>
16. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу. Мінінфраструктури; Наказ від 30.11.2012№735. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>

Самойленко Г.В.

Формы и способы гражданско-правовой защиты прав пассажира.

Аннотация. Статья посвящена анализу форм и способов защиты прав пассажира по договору перевозки. Автор исходит из тех положений, что позитивное право должно содержать необходимый запас общецивилистических правовых средств, инструментов, использование которых в случае нарушения субъективных прав или интересов пассажира обеспечивало бы ему возможность их защиты. Речь идет о предпосылках, выбор же конкретных форм и способов зависит от специфики самих правоотношений (на институциональном уровне — перевозки пассажиров), нарушенного права и особенностей (вида) нарушения, а также от оценки пострадавшим возможности восстановления своего нарушенного права.

Ключевые слова: договор перевозки пассажира, защита, правоотношение, субъективное право, субъективная обязанность, гражданско-правовая ответственность.

G. Samoylenko

Forms and methods of civil protection of passenger rights.

Summary. The article is devoted to the analysis of the forms and methods of protecting the rights of the passenger under the contract of carriage. The author proceeds from the provisions that a positive law must contain the necessary stock of civil-law legal means, instruments whose use in the event of violation of the subjective rights or interests of the passenger should provide him with the opportunity to protect them. In general terms, the preconditions, the choice of specific forms and methods depends on the specificity of the legal relationship itself (at the institutional level — on the carriage of passengers), the violated law and the peculiarities of the mode (type) of violation, and the assessment of the victim's ability to restore his violated right.

Keywords: contract of passenger transportation, protection, legal relations, subjective right, subjective obligation, civil liability.

