

ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС

УДК 347.795.4:351.814.2(477)

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МЕХАНІЗМУ ЗАХИСТУ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ ПАСАЖИРА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Дмитро АБРИКОСОВ,

здобувач

Запорізького національного університету

SUMMARY

In this article the author examines the existing mechanism of civil legal rights and interests of the contract of carriage passenger air transport and its effectiveness. A comparative legal analysis and value categories of passenger rights protection and the consequences of breach of obligations under the contract of carriage by air passengers. In the studied mechanism of civil liability (which is mainly manifested in damages and other means of compensation for property damage, compensation for moral (non-proprietary) damages) is recognized as one of the main, but not exclusive ways to protect passenger rights. The author also concludes unjustified recognition ways to protect sanctions and remedies, some of which are degrees of responsibility. Agrees with the statement that all methods of protection of civil rights under the contract of carriage of passengers by air and sanctions are legal consequences of breach of obligations of passengers by air. The study author concluded that the low efficiency of the existing mechanism to protect the rights of passengers the contract of carriage by air and the need for improvement.

Key words: contract, passenger, protection of civil rights, civil liability, penalty, methods of protection of civil rights protection mechanism.

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено існуючий механізм цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом та його ефективність. Проведено порівняльно-правовий аналіз та виявлено співвідношення категорій захисту прав пасажирів та наслідків порушення зобов'язань за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. У досліджуваному механізмі цивільно-правову відповідальність (яка має здебільшого прояв у відшкодуванні збитків та інших способів відшкодування майнової шкоди; відшкодування моральної (немайнової) шкоди) визнано одним з основних, але не виключних способів захисту прав пасажирів. Автор також доходить висновку про необґрунтованість визнання способів захисту санкціями та засобами захисту, окремі з яких є мірами відповідальності. погоджується з тезою, що всі способи захисту цивільних прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом та санкції є правовими наслідками порушення зобов'язань із перевезення пасажирів повітряним транспортом. На підставі дослідження зроблено висновок про низьку ефективність існуючого механізму захисту прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом та необхідність його вдосконалення.

Ключові слова: договір, пасажир, охорона, захист цивільних прав, цивільно-правова відповідальність, санкція, способи захисту, механізм захисту цивільних прав.

Постановка проблеми. Люди подорожували завжди, про що свідчить історія людства. Змінювалися відносини. Змінювалися технології. Змінювалися способи переміщення людей у просторі. Трансформувалися уявлення про права людини.

Серед проблем, які доводиться вирішувати народу України, найгострішою залишається проблема реалізації прав людини й громадянина.

Сьогодні, завдяки розвитку технологій, перевезення здійснюються здебільшого автомобільним, залізничним, морським, річковим, авіаційним (повітряним), тролейбусним, трамвайним транспортом та метрополітеном. Згідно з даними державної служби статистики України за 2013 рік було перевезено стільки осіб (в тис. чоловік): залізничним транспортом – 425 216,9; морським – 6 642,0; річковим – 631,1; автомобільним (автобуси) – 3 343 659,5; авіаційним – 8 107,2; трамвайним – 757 382,8; тролейбусним – 1 306 228,5; метрополітеном – 774 794,0 [1].

Сучасна цивілістика, розуміючи особливості різних видів транспорту, орієнтує свій регулятивний вплив на правовідносини з перевезення пасажирів з урахуванням технічних та технологічних властивостей кожного з них, осо-

бливостей їх експлуатації. Тенденція сучасної української цивілістики, орієнтованої на регулювання правовідносин приватноправовими засобами у сфері перевезень пасажирів, має свій особливий прояв.

З одного боку, перевезення пасажирів вже не сприймається як одна зі сфер чи видів діяльності в народному господарстві. В останні роки має місце усвідомлення того, що за своєю сутністю перевезення пасажирів є нічим іншим, як засобом переміщення людини в просторі. У процесі свого переміщення людина реалізує свої природні права – право на свободу пересування, що задекларовано в Загальній декларації прав людини, яка була прийнята й проголошена в резолюції 217А(III) Генеральної Асамблеї ООН від 10.12.1948 р., де в ст. 13 зазначено, що кожна особа має право вільно пересуватися й обирати собі місце проживання в межах кожної держави.

Стаття 33 Конституції України закріпила, що кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

Громадянин України не може бути позбавлений права в будь-який час повернутися в Україну [2].

Цивільний кодекс України в ст. 313 другої книги (стаття про право на свободу пересування) закріпив, що фізична особа має право на свободу пересування.

Фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, має право на вільне самостійне пересування територією України й на вибір місця перебування.

Фізична особа може бути обмежена в здійсненні права на пересування лише у випадках, встановлених законом.

Законом можуть бути встановлені особливі правила доступу на окремі території, якщо цього потребують інтереси державної безпеки, охорони громадського порядку, життя та здоров'я людей [3].

Наведені норми наочно доводять зміну вектора спрямованості цивільно-правової політики в Україні, її спрямованість на закріплення прав людини, їх охорону, забезпечення реалізації та захисту.

Зважаючи на зазначену особливість перевезень пасажирів різними видами транспорту та вплив її на специфіку правовідносин, автор зупинився на дослідженні особливостей правового регулювання перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю формування механізму правового регулювання перевезення пасажирів повітряним транспортом, чільним елементом якого є механізм правового захисту прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом.

Як зазначають А.М. Колодій та А.Ю. Олійник, право і свобода – це гарантовані чинним законодавством вид і міра можливої поведінки особи [4, с. 3].

Є.А. Лукашева під правом розуміє можливість людини, забезпечені певним процесом регламентації порядку його здійснення, а під свободою – сферу поведінки особи, куди держава не повинна втручатися [5, с. 84].

Суб'єктивне право може бути з достатнім рівнем реалізоване лише у випадку його охорони та наявного механізму захисту, гарантованого примусовою силою держави.

Підтримуючи позицію Г.В. Самойленка про визнання договору перевезення пасажирів одним із способів реалізації прав людини на свободу пересування, вважаємо думку про розуміння механізму захисту прав пасажирів одним із підвидів захисту прав людини в цілому [6, с. 47].

Мета статті – проаналізувати існуючий механізм захисту прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом.

Завдання:

– дати загальну характеристику механізму правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів повітряним транспортом;

– охарактеризувати особливості механізму захисту прав пасажирів за досліджуваним договором;

– визначити елементи механізму захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом та їхній зміст;

– порівняти зміст категорій способів захисту, санкцій, цивільно-правової відповідальності, наслідків невиконання зобов'язань та визначити ступінь їх співвідношення та взаємозв'язку;

– внести рекомендації щодо підвищення ефективності механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Методи дослідження. Були використані такі методи пізнання: діалектичний, системно-структурний, порівняльно-правовий методи. Аналіз норм чинного законодавства проведено за допомогою формально-логічного

методу (аналіз, синтез, аналогія, узагальнення, індукція, дедукція), що дозволило виявити неточності, прогалини та протиріччя, які існують у законодавстві України із захисту прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом.

Використані матеріали. У процесі дослідження було використано статистичні дані Державної служби статистики України, проаналізовано нормативно-правові акти, спори, що виникають у зв'язку з порушенням прав пасажирів (справа № 359/12609/13-ц [7], № 756/5775/13-ц [8], № 359/12617/13-ц [9], № 1304/11145/2012 [10], № 761/1048/13-ц [11] та ін.), праці відомих вчених-цивілістів, які досліджували (досліджують) загальнотеоретичні питання, пов'язані з темою нашого дослідження, та вчених, роботи яких пов'язані з дослідженням суміжних тем, зокрема С. С. Алексєєва, О. В. Дзери, А. С. Довгерта, О. С. Іоффе, О. О. Красавчикова, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця, Є. О. Мічуріна, О. А. Пушкіна, Р. О. Халфіної, Є. О. Харитонова, Р. Б. Шишки, Г. В. Самойленка, О. М. Нечипуренка та інших науковців.

Виклад основного матеріалу дослідження. Про механізм правового захисту суб'єктивних цивільних прав у цивілістиці є невелика кількість цивілістичних досліджень. Однак останнім часом все більша увага приділяється саме механізмам захисту прав сторін за договором, захисту прав споживачів тощо.

Науковці доходять згоди щодо єдиних підходів у розумінні механізму захисту прав особи як процесу, пов'язаного з низкою чинників. Він близький до розуміння правовідносин, цивільно-правової відповідальності, правовідносин цивільно-правової відповідальності, проте має свій інструментарій та спрямованість, що суттєво відрізняє його від зазначених категорій та інститутів цивільного права.

Діалектичний підхід дозволяє й вимагає одночасно розглянути захист прав пасажирів як процес та як правовідношення, яке має свій механізм правового регулювання.

Іншими словами, механізм захисту прав пасажирів функціонально існує як спеціальний елемент механізму правового регулювання, який має акцесорний (додатковий чи допоміжний) характер, який виникає шляхом порушення однією зі сторін своїх зобов'язань за договором перевезення пасажирів. У пасажирів виникає право на захист свого порушеного права в момент його порушення.

На цей випадок правовою нормою чи договором передбачений механізм захисту, який базується на приписах правових норм, закріплених у Цивільному кодексі України (далі – ЦК України), який передбачає форми та способи захисту порушеного права, серед яких чільне місце займає відшкодування шкоди, у тому числі моральної. Такі способи в спеціальній літературі визначаються мірами цивільно-правової відповідальності. Юридичним фактом, що породжує правовідношення правового захисту, є факт порушення прав сторони (пасажирів) за договором повітряного перевезення.

Водночас варто звернути увагу на те, що зазначені можливості правового захисту, його форми та способи є лише передумовами, або, як їх ще інколи називають у цивілістиці, секундарним правом особи.

Наступною стадією є правовідношення цивільно-правової відповідальності, яка вже більше пов'язана із санкцією й полягає в застосуванні засобів державного примусу, передбаченого судовим рішенням на підставі звернення постраждалої особи до суду за захистом свого порушеного права.

Фактично відповідальність є результатом обраного стороною способу захисту свого порушеного права, передбаченого в ЦК України та договорі.

Наведена авторська позиція загальної характеристики механізму захисту прав пасажера ґрунтується на таких аргументах.

На нашу думку, правова категорія «механізм захисту прав та інтересів» пов'язана з категорією «механізм правового регулювання» та є її елементом. Вперше ґрунтовна наукова розробка категорії механізму правового регулювання з'явилася в працях М. Г. Александрова, який запропонував під механізмом правового впливу розуміти всю сукупність способів і форм здійснення права, втілення його норм у життя [12, с. 183].

С. С. Алексєєв зазначав, що процес правового регулювання містить три стадії: нормативну регламентацію правовідносин, дію норм права, реалізацію суб'єктивних прав і юридичних обов'язків [13, с. 34].

Зазначені особливості притаманні й механізму правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів, у тому числі повітряним транспортом.

Як визначив О. В. Малько, більшість солідаризується, що регулюванням є правове упорядкування за допомогою права як вплив на учасників правовідносин, що спрямований на впорядкування їхніх дій у потрібному напрямі впливом права на зазначені вище елементи правовідносин [14, с. 27].

С. О. Погрібний виділив такі елементи механізму правового регулювання: норми цивільного права; юридичні факти; суб'єктивні юридичні права та обов'язки, які мають суб'єкти правовідносин, що виникли на підставі юридичного факту; здійснення суб'єктивних юридичних прав та виконання суб'єктивних юридичних обов'язків; захист порушених цивільних прав та інтересів (цивільно-правова відповідальність) [15, с. 49].

Отже, для повного аналізу варто розпочати з дослідження правових норм, які закріплюють права пасажера (позитивне право), та норм, які надають останньому право на захист свого порушеного права.

До джерел правового регулювання перевезень пасажирів варто віднести Цивільний кодекс України (глава 64 «Перевезення»). Стаття 910 ЦК України дає визначення договору перевезення пасажера та багажу.

Стаття 911 ЦК України закріплює основні права пасажера:

1. Пасажир має право:

1) отримати місце в транспортному засобі згідно з придбаним квитком;

2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;

3) купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;

4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами);

5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби;

6) відмовитися від поїздки, повернути квиток та отримати назад повну або часткову вартість квитка залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);

7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час

та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом.

2. Пасажир може мати також інші права, встановлені цим кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Безпосереднє регулювання відносин із перевезення пасажера повітряним транспортом здійснюється Повітряним кодексом України від 19.05.2011 р. [16], Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30.11.2012 р. [17], прийнятими відповідно до вимог Регламенту Європейського Парламенту та Європейської Ради від 11.02.2004 р. «Про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирам у разі відмови в перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів» [18], Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. [19], на відміну від інших актів, якими врегульовано перевезення пасажирів іншими видами транспорту. Ці акти закріпили підстави, розміри та межі цивільно-правової відповідальності перевізника перед пасажиром.

Р. О. Халфіна зазначала, що юридичний факт породжує, змінює та припиняє правовідношення. Поведінка осіб-учасників правовідносин повинна відповідати нормам об'єктивного права, з якими пов'язані певні правові наслідки внаслідок юридичного факту (договору). Юридичний факт як такий, ставши підставою для цих наслідків, не впливає в подальшому на поведінку сторін. Проте договір продовжує існувати й регулює в межах, встановлених нормами об'єктивного права, поведінку учасників породженого ним правовідношення до тих пір, поки не буде досягнуто результату, на який спрямований договір. Із цього постає, що договір є не лише підставою виникнення правовідношення, але і його регулятором, який безпосередньо регулює поведінку сторін, визначає права та обов'язки учасників породженого ним правовідношення. Це впливає із сутності договору як домовленості сторін, як акту їхньої волі [20, с. 32].

В. Л. Яроцький зазначає, що самоорганізація приватно-правової царини визначає можливість набуття й безперешкодної реалізації суб'єктивних цивільних прав у межах забезпечуваного нормами цивільного права нормативного впливу, але в підсумку створюваного самими учасниками цивільних правовідносин із метою задоволення своїх інтересів. Самоорганізаційні засади функціонування цієї сфери зумовлені насамперед характером і колом охоплених нею відносин, заснованих на юридичній рівності, вільному волевиявленні й майновій самостійності їхніх учасників. Урахування їхньої специфічності зумовлює закріплення юридичних конструкцій [21, с. 115].

Н. Г. Александров відмічав, що договір висувався як засіб виправдання права з точки зору індивідуальної свободи, яка для школи природного права служила вихідною аксіомою для теоретичних досліджень та аргументів. На його думку генетичне розуміння договору пов'язане з ідеєю встановлення цивільних прав та обов'язків не лише шляхом закріплення норми права, а й у результаті узгодженої правової діяльності людей, що породжує регулюючий ефект, подібний нормативному [22, с. 61].

Наразі ми не зупинятимемося на цивільно-правовій характеристиці й аргументації договору перевезення пасажера як публічного договору, який за способом укладання є договором приєднання, а фактично – споживчим договором, що достатньо повно аргументував Г. В. Самойленко.

Варто лише зазначити, що специфіка договору перевезення пасажирів як публічного договору про приєднання зумовлює специфіку встановлення окремих умов договору, умов про цивільно-правову відповідальність сторін договору. Звичайно, споживач (пасажир) не має можливості виражати свою волю й впливати на формування умов договору.

Це зумовлює «протікання» цивільних правовідносин із перевезення пасажирів за «сценарієм» перевізника, діяльність якого є нормативно регламентованою.

У випадку належного виконання умов договору перевізником зобов'язання з перевезення пасажирів припиняється через його виконання.

Питання про захист прав пасажирів, функціонування механізму захисту пов'язане виключно з неправомірною поведінкою перевізника, яка виражається в порушенні приписів ЦК України, Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, умов конкретного договору перевезення пасажирів.

Наведене дає підстави стверджувати, що механізм правового регулювання перевезень пасажирів є доволі складним явищем. Він обтяжений формуванням регулюючого відносини договору як публічного договору про приєднання. Специфіка відносин із перевезення пасажирів зменшує рівень саморегулювання правовідносин сторонами договору.

На думку Ю. А. Толстого, право на захист є реальною правовою можливістю, яка з'являється в разі правопорушення й реалізується в межах охоронного цивільного правовідношення [23, с. 98].

Як зазначає Я. В. П'янова, механізм захисту цивільних прав постає як система правових заходів, завдяки яким забезпечується відновлення порушених прав, усунення перешкод у реалізації прав тощо, тобто він (механізм) включає реалізацію наданих законом можливостей щодо здійснення приватною особою на свій розсуд захисту своїх прав та інтересів з обранням відповідних способів та засобів захисту прав [24, с. 167].

Загальна можливість права особи на захист передбачена ст. 15 ЦК України, згідно з якою кожна особа має право на захист свого цивільного права в разі його порушення, невизнання або оспорювання. Кожна особа має право на захист свого інтересу, який не суперечить загальним засадам цивільного законодавства.

ЦК України закріплює юрисдикційні способи захисту цивільних прав судом (ст. 16), органом державної влади (ст. 17), нотаріусом (ст. 18), та неюрисдикційний спосіб – шляхом самозахисту (ст. 19).

Тлумачення змісту ст. 15 та ст. 20 ЦК України дає підстави стверджувати, що особа здійснює захист на власний розсуд, тобто за власною ініціативою.

Підтримуємо позицію Я. В. П'янової щодо бачення юридичної природи права на захист як секундарної правомочності, тобто як правомочності, яка полягає в праві особи захищати свої суб'єктивні цивільні права [24, с. 168]. Від носія зазначеного права залежить, чи скористається він своїм правом, чи ні.

Водночас виникає питання щодо категорії «правового інтересу», оскільки в темі статті нами означено дослідження механізму захисту прав та інтересів пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом.

У науці сформувалося дві позиції. Згідно з першою позицією інтерес визнається складовою суб'єктивного права, його сутнісним моментом [25, с. 556], згідно з другою – є

зовнішнім щодо суб'єктивного права моментом, явищем, яке до складу суб'єктивного права не входить [26, с. 20; 27, с. 242].

Остання позиція підтримана в рішенні Конституційного Суду України від 01.12.2004 р. в справі № 18/рп/2004, у якій суд визнав, що «охоронюваний законом інтерес» треба розуміти як прагнення до користування конкретним матеріальним та/або нематеріальним благом, як зумовлений загальним змістом об'єктивного й прямо не опосередкований у суб'єктивному праві простий легітимний дозвіл, що є самостійним об'єктом судового захисту та інших засобів правової охорони з метою задоволення індивідуальних і колективних потреб, які не суперечать Конституції України й законам України, суспільним інтересам, справедливості, добросовісності, розумності та іншим загальноправовим засадам. Із цього постає, що охоронюваний законом інтерес особи може потребувати захисту нарівні із суб'єктивним цивільним правом.

Оскільки нами визнано договір перевезення пасажирів повітряним транспортом публічним договором, споживчим договором, щодо якого держава створила додаткові гарантії, вважаємо, що він більшою мірою, ніж звичайний цивільний договір, підданий нормативній регламентації (у тому числі завдяки специфіці технологічних особливостей транспорту, що вимагає додаткових заходів безпеки).

Як зазначає Г. А. Осетинська, суб'єктивні права споживачів характеризуються досить детальною законодавчою регламентацією, що здійснюється за допомогою імперативних норм, незважаючи на договірні підстави їх виникнення. Правам споживачів кореспондують обов'язки їхніх контрагентів – суб'єктів підприємницької діяльності (суб'єктів господарювання), обсяг яких чітко окреслено законом. Їх невиконання є підставою для застосування споживачами необхідних механізмів захисту [28, с. 73].

В. В. Богдан слушно зауважив, що організація захисту прав споживачів побудована на принципах цивільного права. Проте внаслідок правової нерівності учасників споживчого ринку регулювання відносин вона здійснюється переважно за допомогою імперативних норм, які забезпечують пріоритет споживача [29, с. 25]. Це стосується всіх відносин за участю споживачів, у тому числі й у сфері надання послуг повітряним транспортом.

У Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30.11.2012 р. в окремих розділах достатньо детально розкривається зміст та послідовність виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Так, розділ 2 містить глави 1 і 2, у яких закріплено загальні та спеціальні умови перевезення, розділ 3 – забезпечення якості перевезень пасажирів і багажу, 8 – обслуговування пасажирів на борту повітряного судна та в аеропорту, вимоги з техніки безпеки на борту повітряного судна, розділ 9 – перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями або інвалідів, перевезення дітей та вагітних жінок.

Водночас аналіз зазначених правил дає підстави для висновку, що останні закріплюють суб'єктивні права пасажирів, проте не передбачають санкцій за порушення всіх умов договору, а відповідно, і суб'єктивних прав та інтересів пасажирів, окрім компенсацій у разі відмови в перевезенні, скасуванні чи затримки рейсів та відшкодування шкоди, завданої життю чи здоров'ю пасажирів.

Отже, для захисту порушеного права пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом варто посилатися на загальні положення ЦК України про захист цивільних прав та положення Закону України «Про захист

прав споживачів» [30], який регулює відносини між споживачами товарів, робіт і послуг та виробниками й продавцями товарів, виконавцями робіт і надавачами послуг різних форм власності, встановлює права споживачів, а також визначає механізм їх захисту та основи реалізації державної політики у сфері захисту прав споживачів. Стаття 22 зазначеного закону закріплює, що захист прав, передбачених законодавством, здійснюється судом. Під час задоволення вимог споживача суд одночасно вирішує питання щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Як нами зазначалося вище, механізм захисту цивільних прав, зокрема прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом, складається з певних елементів (норми, діяльність суб'єктів). Захист суб'єктивних цивільних прав здійснюється в певній формі із застосуванням відповідних засобів і способів захисту. А. П. Вершинін розглядає їх як окремі дії, спрямовані на захист прав, тобто різні елементи (або частини) діяльності із захисту суб'єктивних прав [31, с. 55].

Підсумовуючи різні підходи до співвідношення категорій міри захисту й міри відповідальності, звернемося до роботи Я. В. П'янової. Міри захисту та міри відповідальності мають спільну для них загальну спрямованість на попередження порушення або відновлення порушеного суб'єктивного цивільного права чи інтересу, що зумовлює єдину для них підставу застосування – порушення зобов'язаною стороною вимог закону чи договору. У цьому полягає їхня єдність. Зазначені категорії різняться за підставою застосування, функціями, принципами реалізації.

Міри відповідальності виконують попереджувальну, а потім вже відновно-компенсаційну функції, вони спрямовані на особисті особи-порушника. Міри ж захисту використовуються для відновно-компенсаційних цілей і спрямовані на використання їх постраждалою особою [24, с. 175].

Підтримуємо позицію С. С. Алексєєва, який поділяв способи захисту цивільних прав на міри відповідальності й міри захисту, які не пов'язані із застосуванням відповідальності [32, с. 378]. Згідно з положеннями ст. ст. 16, 17, 18, 19, 20 ЦК України особа може обрати як спосіб захисту порушеного права самозахист. Особа-порушник може самостійно відшкодувати збитки чи сплатити компенсацію постраждалій особі. Постраждала особа взагалі може не звертатися за захистом свого порушеного права.

Цілком логічно, що в цих випадках мова йде про правовідношення, які відмінні від правовідносин цивільної відповідальності, що мають місце у зв'язку з примусовим виконанням судового рішення.

Цивільно-правова відповідальність є (чи може бути) скоріше продовженням, кінцевою стадією одного зі способів захисту права пасажирів. При цьому способи захисту (ст. 16 ЦК України) корелюються з положеннями ст. 611 ЦК України про правові наслідки порушення зобов'язання. Іншими словами, захист прав пасажирів можливий через застосування наслідків порушення зобов'язання, як це передбачено ст. 611 ЦК України (припинення зобов'язання, зміна умов зобов'язання, сплата неустойки, відшкодування збитків та моральної шкоди), або в інший доступний спосіб.

У своїх статтях ми вже неодноразово аргументували специфіку відповідальності авіаперевізника: вона має обмежений характер.

Відповідно до положень Монреальської конвенції 1999 р. відповідальність за шкоду, завдану життю чи здоров'ю

пасажирів, обмежується сумою в 100 000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажирів.

На випадок, якщо пасажирів відмовлено в перевезенні проти їхньої волі, перевізник має виплатити їм компенсацію в таких розмірах: 250 євро – для рейсів дальністю до 1 500 кілометрів; 400 євро – для рейсів дальністю від 1 500 до 3 500 кілометрів; 600 євро – для рейсів дальністю понад 3 500 кілометрів.

Компенсації пасажирів у разі затримки рейсу правилами не передбачені. Разом із тим у главі 5 розділу 27 передбачено, що відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів будь-яких рейсів, обмежується сумою 4 694 спеціальних прав запозичення стосовно кожного пасажирів. Мова йде про обмеження відповідальності за завдану пасажирів шкоду (у тому числі й моральну).

Водночас аналіз судової практики [11] свідчить, що суди приймають рішення, якими відмовляють у відшкодуванні моральної шкоди, завданої внаслідок порушення умов за договором повітряного перевезення, базуючись на позиції Верховного Суду України, згідно з якою право на відшкодування моральної шкоди є в особи у випадку, передбаченому в актах національного законодавства (Правила перевезень пасажирів, Закон України «Про захист прав споживачів» не передбачають відшкодування моральної шкоди за договором про надання послуг).

Вважаємо таку позицію помилковою, оскільки завдання моральної шкоди, відповідно до положень ч. 2 ст. 509 ЦК України, є самостійною підставою виникнення зобов'язання.

Висновки. Діалектичний підхід дозволяє й вимагає одночасно розглянути захист прав пасажирів як процес та як правовідношення, яке має свій механізм правового регулювання.

Механізм захисту прав пасажирів функціонально існує як спеціальний елемент механізму правового регулювання, що має акцесорний (додатковий чи допоміжний) характер, який викликається до життя шляхом порушення однієї зі сторін своїх зобов'язань за договором перевезення пасажирів. У пасажирів виникає право на захист свого порушеного права в момент його порушення. На цей випадок правовою нормою чи договором передбачений механізм захисту, який базується на приписах правових норм, закріплених у ЦК України, який передбачає форми та способи захисту порушеного права, серед яких чільне місце займає відшкодування шкоди, у тому числі моральної. Останні в спеціальній літературі визначаються мірами цивільно-правової відповідальності. Юридичним фактом, що породжує правовідношення правового захисту, є факт порушення прав сторони (пасажирів) за договором повітряного перевезення.

У досліджуваному механізмі цивільно-правову відповідальність (яка має здебільшого прояв у відшкодуванні збитків та інших способів відшкодування майнової шкоди; відшкодування моральної (немайнової) шкоди) визнано одним з основних, але не виключних способів захисту прав пасажирів.

Можливості правового захисту, його форми та способи є лише передумовами, або, як їх ще інколи називають у цивільстиці, секундарним правом особи.

Відповідальність є результатом обраного стороною способу захисту свого порушеного права, передбаченого в ЦК України та договорі.

На підставі дослідження автором зроблено висновок про низьку ефективність існуючого механізму захисту

прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом та необхідність його вдосконалення.

Пропонуємо закріпити в Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу норму, яка надасть право пасажирові на відшкодування моральної (немайнової) шкоди в межах суми 4 694 спеціальних прав запозичення стосовно кожного пасажирів (крім шкоди, завданої життю та здоров'ю пасажирів, оскільки на цей випадок передбачено відшкодування з межею в 100 000 спеціальних прав запозичення).

Список використаної літератури

1. Статистичні дані Державної служби статистики України про відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Конституція України від 28.06.1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80/page>.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15/page>.
4. Колодій А.М. Права, свободи та обов'язки людини і громадянина в Україні : [підручник] / А.М. Колодій, А.Ю. Олійник. – К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008.
5. Права человека : [учебник для вузов]. – М., 1999.
6. Samoilenko G.V. Features of regulatory and contractual regulation of legal relations on the carriage of passengers / G.V. Samoilenko // Вісник Запорізького Національного університету. – 2014. – № 1. – С. 47–53.
7. Справа № 359/12609/13-ц від 04.02.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/37020299>.
8. Справа № 756/5775/13-ц від 09.10.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34482080>.
9. Справа № 359/12617/13-ц від 04.02.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/37020304>.
10. Справа №1304/11145/2012 від 22.02.2013 р. <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/29615877>.
11. Справа № 761/1048/13-ц від 16.05.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/32387698>.
12. Александров Н.Г. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма / Н.Г. Александров. – М., 1961.
13. Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве / С.С. Алексеев. – М. : Юрид. лит., 1966.
14. Малько А.В. Стимулы и ограничения в праве / А.В. Малько. – М. : Юрист, 2003.
15. Погрібний С.О. Механізм і принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України : [монографія] / С.О. Погрібний. – К. : Правова єдність, 2009.
16. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.
17. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу : затверджені наказом Міністерства інфраструктури України № 735 від 30.11.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12/para17#n17>.
18. Про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів : Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 11.02.2004 р. № 261/2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_912.
19. Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594/page.
20. Халфина Р.О. Общее учение о правоотношении / Р.О. Халфина. – М. : Юридическая литература, 1974.
21. Яроцкий В.Л. Нормативно-организационные и самоорганизационные основы правового регулирования гражданских отношений / В.Л. Яроцкий // Проблемы законности. – 2009. – № 100. – С. 114–122.
22. Александров Н.А. К вопросу о роли договора в правовом регулировании общественных отношений / Н.А. Александров // Ученые записки ВШЮН. – М., 1947. – Вып. 6. – С. 61.
23. Гражданское право : [учебник]. – М., 1998.
24. Цивільний кодекс України : науково-практичний коментар : в 2-х т. – Х. : ФО-П Колісник А.А., 2010. – Т. 1 : Загальні положення. – 2010.
25. Иоффе О.С. Правоотношение по советскому гражданскому праву / О.С. Иоффе // Избранные труды по гражданскому праву. – М. : Статут, 2000.
26. Братусь С.Н. Субъекты гражданского права / С.Н. Братусь. – М. : Госюриздат, 1950.
27. Грибанов В.П. Интерес в гражданском праве / В.П. Грибанов // Осуществление и защита гражданских прав. – М. : Статут, 2000.
28. Осетинська Г.А. Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук / Г.А. Осетинська. – К., 2006.
29. Богдан В.В. Самозащита права как способ защиты прав потребителей в сфере торговли / В.В. Богдан // Юрист. – 2003. – № 2. – С. 25–27.
30. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 30. – Ст. 379.
31. Вершинин А.П. Способы защиты гражданских прав в суде : дис. ... докт. юрид. наук / А.П. Вершинин. – СПб., 1998.
32. Алексеев С.С. Проблемы теории права : [курс лекций] : в 2 т. / С.С. Алексеев. – Свердловск : Свердлов. юрид. ин-т, 1972.