

## **МЕХАНІЗМ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Абрикосов Д.С., здобувач

*Запорізький національний університет,  
вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна*

У статті досліджуються питання як теоретичного, так і практичного значення, пов'язані з осмисленням на нових приватноправових засадах сутності автономного регулювання правовідносин з перевезення пасажирів повітряним транспортом, сутність та адекватність існуючого механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Поняття «охорона цивільних прав» охоплює всю сукупність заходів, що забезпечують нормальний перебіг реалізації прав. До поняття захисту він включає заходи не тільки правового, але й економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, спрямовані на створення необхідних умов для здійснення суб'єктивних прав.

Автор робить висновок, що механізм захисту цивільних прав, включаючи механізм захисту прав пасажирів з договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, пов'язаний з механізмом правового регулювання. Він є відносно автономним модулем, який закладено в механізмі правового регулювання на випадок порушення права пасажирів, виконує попереджувально-охоронну функцію та захисну функцію у випадку порушення прав сторони договору.

*Ключові слова: договір перевезення пасажирів повітряним транспортом, охорона, захист прав, пасажир, механізм захисту, механізм правового регулювання.*

## **МЕХАНИЗМ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПАССАЖИРА ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Абрикосов Д.С.

*Запорожский национальный университет, ул. Жуковского, 66, г. Запорожье, Украина*

В статье исследуются вопросы как теоретического, так и практического значения, связанные с осмыслением на новых частноправовых началах сущности автономного регулирования правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, сущность и адекватность существующего механизма гражданско-правовой защиты прав пассажира по договору перевозки пассажира воздушным транспортом.

Автор обнаружил элементы механизма гражданско-правовой защиты прав пассажира, к которым отнес: субъект и объект защиты, правовые (основания защиты) и процессуальные действия (формы и способы защиты).

Автор делает вывод, что механизм защиты гражданских прав, включая механизм защиты прав пассажиров по договору перевозки пассажира воздушным транспортом, связан с механизмом правового регулирования. Он является относительно автономным модулем, который заложен в механизме правового регулирования на случай нарушения прав пассажира, выполняет предупредительно-охранную функцию и защитную функцию в случае нарушения прав стороны договора.

*Ключевые слова: договор перевозки пассажира воздушным транспортом, охрана, защита прав, пассажир, механизм защиты, механизм правового регулирования.*

## **MECHANISM OF CIVIL LEGAL PROTECTION OF THE PASSENGER TRANSPORTATION CONTRACT PASSENGER AIR TRANSPORT**

Abrikosov D.S.

*Zaporizhzhya national university, Zhukovsky str., 66, Zaporizhzhya, Ukraine*

The article investigates the issues both theoretical and practical importance associated with the new understanding of the principles of private autonomous nature of legal regulation of passenger air travel, nature and adequacy of the existing mechanism of civil law protection of passenger rights under the contract of carriage of passengers by air.

The concept of «protection of civil rights» covers the whole range of measures to ensure the normal course of exercising the rights. The concept of the protection measures it includes not only legal, but also

economic, political, organizational and other measures aimed at creating the necessary conditions for subjective rights.

Protection subjective civil law is defined as an activity authorized or competent authorities on the application of law enforcement public-coercive (measures of liability or protection measures) aimed at recognition or restoration of a subjective right, which is implemented within only protected relationship.

In fact, the mechanism of legal protection is closely related to the mechanism of legal regulation (s). Subjective right can be protected only if it is fixed (protected).

The author found the elements of the mechanism of civil law protection of passenger rights, which carried, subject and object of protection, the rule of law (base defense) and proceedings (forms and methods of protection).

Thus, the mechanism of legal protection under implementation is the safety civil relationship, elements of which are subject, object protection and content protection. The basis of this relationship is the norm, is enshrined in the Treaty and acts of civil law and legal fact – a violation of subjective rights protected. At this stage, this relationship can be transformed into a legal relationship of civil liability. The content is legal proceedings (forms and methods of protection, which form – jurisdictional and neyurysdyktsiyni, how – how, under Art. 16, Civil Code of Ukraine).

The author concludes that the mechanism of protection of civil rights, including the rights mechanisms of the contract of carriage of passengers by air passenger related to the mechanism of regulation. It is relatively self-contained unit, which is incorporated in the mechanism of regulation in case of violation of the passenger performs preventive-protective function and protective function in case of violation of the rights of the contract.

*Key words: contract of carriage of passengers by air, protection of rights, passenger protection mechanism, the mechanism of regulation.*

Перевезення пасажирів повітряним транспортом наразі є найшвидшим способом пересування їх у просторі. Наразі він є одним з найбезпечніших серед інших видів перевезень.

Тому питання, які виникають з приводу невиконання чи порушень виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, як правило, стосуються компенсації; відшкодування моральної шкоди; шкоди, завданої життю та здоров'ю пасажирів.

Специфіка національного транспортного законодавства в силу традиції, яка існувала ще за часів СРСР, обумовила відверту невідповідність останнього вимогам сучасної цивілістики та потребам пасажирів, охоронюваності та захисту їх прав за договором перевезення.

Доволі частими є випадки, коли пасажир фактично стає заручником транспортної системи і не в змозі реалізувати належним чином своє право на свободу пересування.

Це приклади скасування рейсів, банкрутства авіакомпаній, банкрутства туристичних операторів, які вчасно не оплатили вартість чартеру (фрахтування) повітряного судна, внаслідок чого пасажирів інколи внаслідок нестачі фінансових ресурсів не в змозі долетіти додому. При цьому від банкрута і компенсації отримати видається доволі важкою справою.

Особливість договору перевезення виявляється у тому, що він є публічним договором, а за способом укладання – договором про приєднання.

Відповідно до ст.915 ЦК України, перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи.

Договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором.

Договір повітряного перевезення пасажирів є публічним договором, оскільки авіакомпанія як комерційна організація не має права відмовити пасажиру в укладенні договору перевезення. Це зумовлено правовим статусом авіакомпанії, яка має відповідну ліцензію на здійснення авіаційних перевезень пасажирів.

Водночас, договір повітряного перевезення пасажирів є і договором приєднання, оскільки пасажир укладає договір на умовах, що визначаються перевізником. Умовами укладення договору повітряного перевезення пасажирів є не тільки оплата пасажиром квитка, а й обов'язкове виконання вимог авіаційної безпеки – реєстрація пасажирів, попередній огляд, а при міжнародному повітряному перевезенні – виконання вимог митного та міграційного контролю.

Особливість публічних договорів виявляється і в тому, що замовник (пасажир) є слабкою стороною договору, оскільки не має змоги формувати умови договору, він позбавлений можливості внести до договору умови, які б надавали йому додаткових гарантій реалізації належних йому прав, їх охорони та захисту. В законодавстві наразі такі практично відсутні.

Тому об'єктом нашого дослідження є суспільні відносини у сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом.

Предметом дослідження є позитивне законодавство, судова практика, праці провідних учених-цивілістів, які стосуються механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Метою статті є виявлення проблемних питань теоретичного та практичного характеру, які стосуються виявлення особливостей механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом, його елементів, їх взаємозв'язок, розробка рекомендацій щодо їх вирішення.

Для досягнення мети автор поставив такі завдання:

- визначити засади механізму правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів повітряним транспортом;
- визначити особливості автономного регулювання досліджуваних правовідносин;
- визначити особливості охорони та захисту прав пасажирів;
- визначити особливості правовідносин відповідальності за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом, їх місце в механізмі захисту прав пасажирів (за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом);
- розробити рекомендації з підвищення ефективності механізму захисту прав пасажирів.

Теоретичною базою наукового дослідження послуговували праці таких відомих українських і зарубіжних правознавців: як С.С. Алексєєва, С.М. Бервено, Д.В. Бобрової, Т.В. Боднар, М.І. Брагінського, С.М. Братуся, В.А. Васильєвої, В.В. Вітрянського, М.К. Галянтича, В.П. Грибанова, О.В. Дзери, А.С. Довгерта, О.С. Іоффе, О.Ю. Кабалкіна, В.М. Коссака, О.О. Красавчикова, Н.С. Кузнецової, В.В. Луця, Є.О. Мічуріна, О.А. Пушкіна, Р.О. Халфіної, Є.О. Харитонова, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневича, Е.Д. Шешеніна, Р.Б. Шишки, В.С. Щербини, Г.В. Самойленка, О.М. Нечипуренка та інших науковців.

Колись І. Кант помітив, що людину турбує багато питань, на які вона неспроможна відповісти через їх надмірну складність. Знаменитий вислів І. Канта про те, що юристи і дотепер шукають дефініцію для свого поняття права, залишається актуальним [1, с. 432].

Його співвітчизник Г. Гегель зазначав, що пізнання предмета не дається нам від природи. У кожної людини є пальці, вона може отримати пензель і фарби, але це ще не робить її митцем. Така ж ситуація і з мисленням. Думка про право не є чимось таким, чим кожний володіє безпосередньо; лише правильне мислення є знанням і пізнанням предмета, тому наше пізнання повинно бути науковим [2, с. 58].

Ми навмисне процитували висловлення видатних філософів, маючи на меті підкреслити дійсну складність завдань, що ставляться перед дослідниками, і особливо, що стосується дослідження специфіки правовідносин та особливостей їх правового регулювання.

Щоб дати відповіді на поставлені в темі статті питання, варто зрозуміти: яка природа правовідносин з перевезення пасажирів; яка правова природа договору перевезення пасажирів, його роль в регулюванні суспільних відносин; відповідальність за договором; особливості цивільно-правового захисту прав пасажирів, як споживачів послуг підприємств транспорту; роль цивільно-правової відповідальності в механізмі цивільно-правового захисту прав пасажирів.

Перевезення пасажирів є специфічною сферою цивільно-правового регулювання. Традиційно серед цивілістів науковців, які переймаються проблемами забезпечення ефективного механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, називають транспортниками. Це зумовлено рядом чинників, які обумовлені специфікою саме діяльності транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення.

Саме ця специфіка зумовлює існування значного масиву нормативно-правових актів, які покликані забезпечити урегульованість правовідносин у сфері перевезень пасажирів. Серед них ЦК України 2004 р., транспортні статuti та кодекси, у тому числі Статут залізниць України, Статут автомобільного транспорту, КТМ України та Повітряний Кодекс України 2011 року.

Тим не менше, зазначені акти містять загальні положення про здійснення перевезень вантажів, пасажирів, багажу. Деталізація в регулюванні правовідносин з перевезення пасажирів тим чи іншим видом транспорту здійснюється Правилами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту, зокрема Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176; Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196; Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затвердженими Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. №735.

Детальний аналіз спеціальної наукової літератури, зазначених вище статутів, кодексів, Правил перевезень пасажирів дозволяє зробити ряд висновків.

Головний висновок базується на визначеності відмінності механізму правового регулювання перевезення пасажирів різними видами транспорту.

Наразі лише на повітряному транспорті прийнято Правила перевезень пасажирів відповідно до Монреальської конвенції 1999 року, яка передбачає відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Зокрема, нею передбачена обмежена цивільно-правова відповідальність перевізника за затримку в доставці пасажирів до місця призначення залежно від тривалості затримки і дальності польоту. Відповідальність за шкоду, завдану життю чи здоров'ю пасажирів, теж обмежується сумою в 100 000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажирів.

Вважаємо, що це не сприяє компенсаторній функції цивільного права.

На інших видах транспорту подібні норми взагалі відсутні.

Вихід знаходимо через визнання договору перевезення пасажирів споживчим договором, що надає пасажирові додаткових гарантій і можливість скористатися засобами захисту, передбаченими Законом України «Про захист прав споживачів». Відтак, варто пасажирів вважати споживачем.

Наразі Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу 2012 року є прикладом для регламентації правовідносин перевізників і пасажирів, проте, і він має певні вади.

Приміром, він містить ряд норм, які відверто кажучи, є регламентними. Так, згідно з п.3 глави 3 Правил пасажирів бізнес- та преміум-класів (комфорт-класу) спеціально

підготовленими бортпровідниками надається однакове обслуговування, а саме: індивідуальний набір журналів та газет; ковдра, подушка (незалежно від тривалості польоту); окремий туалет; тепла волога серветка для рук перед прийомом їжі.

Згідно з п.9 Глави 3 Правил температура закусок, блюд та напоїв, що пропонуються на борту повітряного судна, повинна бути: гарячі блюда – +65/70 градусів за Цельсієм; гарячі напої – +75 градусів за Цельсієм; холодні блюда – +10/14 градусів за Цельсієм; закуски – +10/14 градусів за Цельсієм; прохолодні напої – +10/14 градусів за Цельсієм.

Відповідно до п.1 Глави 4 Правил перевізник повинен надати пасажиром за встановленими ним нормами харчування та прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити телекс-, факс-повідомлення чи повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови, у разі затримки рейсу на строк:

- дві години або більше від запланованого часу відправлення рейсу дальністю до 1500 кілометрів;
- три години або більше від запланованого часу відправлення рейсу дальністю від 1500 до 3500 кілометрів;
- чотири години або більше від запланованого часу відправлення рейсу для всіх інших рейсів, не зазначених у другому та третьому абзацах цього пункту.

Якщо виконання затриманого рейсу відкладається на наступний день за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, перевізник повинен надати пасажиром номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом аеропорт – готель – аеропорт.

Наведені вимоги, як правило, дублюються в Правилах повітряних перевезень пасажирів та багажу відповідних авіакомпаній. Прикладом слугують Правила приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» [3].

Тобто, оскільки перевезення пасажирів повітряним транспортом врегульовано ЦК України, Повітряним кодексом, Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, їх умови є умовами конкретного договору перевезення пасажиром повітряним транспортом. Фактично, пасажир, купуючи квиток на слідування за певним маршрутом, акцептує оферту перевізника і погоджується з умовами і правилами перевезення пасажиром. Публічний договір про приєднання є укладеним.

Чи існує механізм реалізації прав пасажиром за досліджуваним договором? Відповідь позитивна – існує. Відповідно до положень ЦК України, договори повинні виконуватися. Прикладом слугують і попередні положення.

Разом з тим, на питання адекватності механізму цивільно-правового захисту прав пасажиром вимогам і потребам останнього, важко дати схвальну відповідь. По-перше, за нашим же прикладом щодо температури страв та напоїв відсутній механізм контролю. На випадок порушення вимог Правил відсутній механізм цивільно-правового захисту прав пасажиром. Для цивілістики звичним засобом захисту є компенсація у вигляді штрафної неустойки за порушення умов договору. Проте, остання не передбачена ні умовами договору, ні Правилами перевезень пасажирів.

Така ж сама ситуація із затримкою рейсу, – що стосується обов'язку перевізника надати пасажиром за встановленими ним нормами харчування та прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити телекс-, факс-повідомлення чи повідомлення електронною поштою. Але ж, як відомо, перевізники співпрацюють з аеропортами на підставі договорів. Аеропорт не має обов'язку відповідати перед пасажиром за зобов'язаннями певної авіакомпанії і навпаки. Авіакомпанії не мають на території аеропорту відповідної інфраструктури (для забезпечення харчування, води, телефонних розмов тощо). Тож дана норма виглядає не інакше, як декларативною.



Означена тема статті як механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів дозволяє і вимагає одночасно діалектично підходити до вирішення проблеми, дозволяє розглядати механізм правового регулювання як єдиний регулятивно-охоронний процес, у рамках якого норма відповідальності і відповідальність єдині у своїх функціях: охороняючи, вони регулюють і, регулюючи, охороняють.

Тут виникає необхідність у відмежуванні категорій «охорона» та «захист»; в осмисленні категорії «механізм правового захисту»; вирішення питання зв'язку категорій «засоби правового захисту» і «форми захисту».

Згідно з підходом, який склався в цивілістиці, наразі захист цивільних прав розглядається як передбачені законом заходи, спрямовані на відновлення або визнання цивільних прав і захист інтересів при їх порушенні або оспорюванні. Натомість поняття «охорона цивільних прав» охоплює всю сукупність заходів, що забезпечують нормальний перебіг реалізації прав.

Іншими словами, під захистом прав споживачів (а ми визнали пасажирів споживачем) варто розуміти сукупність правових засобів, спрямованих на відновлення і (або) компенсацію порушених прав споживачів.

Основним засобом виступає відшкодування шкоди, і зокрема, моральної (немайнової).

Разом з тим, аналіз судової практики свідчить, що довести наявність моральної шкоди деколи видається важко, а інколи неможливо, не говорячи вже про її розмір. Приміром, затримка на добу в доставці пасажирів за судовим рішенням часто не перевищує цифру 100-150 гривень, що практично нівелює основне завдання цивілістики на подібний випадок, коли одна зі сторін порушує умови договору, щодо компенсації завданих невиконанням чи неналежним виконанням договору збитків.

Як ми вже зазначали, ще гіршою є ситуація банкрутства авіакомпанії, як це було з АК «Аеросвіт». Пасажири зазнали значних збитків і не отримали компенсацій.

Наведене ще раз підкреслює необхідність функціонування дієвого механізму захисту прав пасажирів.

Як виявляється, цей механізм має ґрунтуватися не лише на концепції цивільної договірної відповідальності, основним засобом якої є відшкодування збитків та моральної шкоди. Слід запровадити додаткові засоби гарантування захисту прав пасажирів, як це має місце у відносинах з розміщення депозитів у комерційних банках і діяльністю Фонду гарантування виплат фізичним особам.

Перш за все з'ясуємо, що в цивілістиці розуміється під «охороною», «захистом», «механізмом захисту».

Як зазначив Р.Б. Шишка, захист суб'єктивного цивільного права визначається як діяльність уповноважених або компетентних органів щодо застосування правоохоронних заходів державно-примусового характеру (заходів відповідальності або заходів захисту), спрямованих на визнання або відновлення порушеного суб'єктивного права, що реалізується в межах тільки охоронюваних правовідносин [4, с. 279].

У науковій літературі категорія «правова охорона» відображена в застосуванні поняття «охорона цивільних прав» [5, с. 62].

Термін «охорона» означає позитивний, статичний стан норм права, які спрямовані безпосередньо на охорону реалізації суб'єктивних прав від можливих порушень. Правові заходи за таких обставин є єдиною системою правових засобів, за допомогою яких забезпечується розвиток як регулятивних цивільних правовідносин, так і охоронних [4, с. 275].

А.П. Сергєєв поняттям «охорона цивільних прав» охоплює всю сукупність заходів, що забезпечують нормальний процес реалізації прав. До поняття захисту він включає заходи не

тільки правового, але й економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, спрямовані на створення необхідних умов для здійснення суб'єктивних прав [6, с. 252].

Як зазначає Р.Б. Шишка, часто в широкому розумінні під захистом розуміють лише закріплені законодавством заходи, спрямовані на захист цивільних прав і законних інтересів при їх порушенні чи оспорюванні [4, с. 275].

Л.Ю. Грудцина вважає, що захист прав – це діяльність, що виникає в разі наявності конкретного, вчиненого правопорушення, або усунення такого стану, який реально призведе до настання негативних наслідків, а також направлена на відновлення порушеного права [7, с. 49].

Н.А. Саніахметова визначає захист цивільних прав як правомірну реакцію учасників цивільних відносин, суспільства і держави на порушення, невизнання або оспорювання цивільного права з метою припинення порушення, поновлення або визнання цивільного права або компенсації завданої уповноваженій особі шкоди. Для особи право на захист полягає в можливості використання в межах, визначених законом, засобів самозахисту, а також у можливості звернення до відповідного державного або громадського органу, або до уповноваженої особи за захистом свого цивільного права або інтересу [8, с. 162].

Що ж варто розуміти під механізмом захисту прав пасажирів?

У Вікіпедії зазначено, що «Механізм» (грец. μηχανή *mechané* – машина) – внутрішній устрій машини, прибору, апарата, який приводить їх у дію [9]. Механізми слугують для передачі руху і перетворення енергії.

Перефразуючи, у праві під механізмом захисту прав людини розуміють внутрішній устрій, елементи, які у взаємодії забезпечують досягнення мети, – у нашому випадку – захисті прав пасажирів.

С.С. Алексєєв термін «механізм захисту прав і свобод» визначає як систему юридичних засобів [10, с. 50]. Є.В. Вавілін визначає механізм захисту суб'єктивних цивільних прав як індивідуально побудовану систему правових засобів і умов, спрямовану на досягнення мети щодо юридичного та фактичного відновлення порушених прав чи припинення їх порушення [11, с. 117].

Результатом дії механізму здійснення і захисту цивільних прав має стати реальне відновлення порушених суб'єктивних цивільних прав.

Як зазначає О.М. Коршакова, механізм здійснення суб'єктивного права є самостійним явищем, що створює підстави для виокремлення механізму захисту прав. За своєю сутністю, механізм захисту прав є своєрідним, обумовленим специфічними галузевими рисами, правовим явищем.

Механізм захисту базується на сприятливому правовому середовищі, національній юридичній доктрині, принципах здійснення прав і виконання обов'язків та звичаях ділового обігу. Крім того, до складу механізму входять юридичні факти (юридичний склад), юридичні засоби, цивільні правовідносини, організаційно-суб'єктні складові та забезпечувальні (гарантійні) елементи [12, с. 131].

А.А. Абрамов виділив чотири елементи складу механізму захисту. До них відносяться: суб'єкт і об'єкт захисту, правові норми (підстави захисту) та процесуальні дії (форми і способи захисту) [13].

По суті, механізм правового захисту тісно пов'язаний з механізмом правового регулювання (охороною). Суб'єктивне право може бути захищене лише у випадку, коли воно закріплене (охороняється).

Отже, механізм правового захисту на стадії реалізації – це охоронне цивільне правовідношення, елементами якого є суб'єкти, об'єкт захисту і зміст захисту. Підставою

виникнення цього правовідношення є норма, закріплена в договорі та актах цивільного законодавства і юридичний факт – порушення охоронюваного суб'єктивного права. На цій стадії таке правовідношення може трансформуватися в правовідношення цивільної відповідальності. Змістом є процесуальні дії (форми і способи захисту, де форми – юрисдикційні та неюрисдикційні, способи – способи, передбачені ст.16 ЦК України).

Аналіз ст.16 ЦК України доводить, що до правовідносин з перевезення пасажирів повітряним транспортом відносяться положення п.8 та 9 ч.2: 8) відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди; 9) відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Як зазначає М.О. Нечипуренко, добровільне відшкодування порушником збитків і сплата інших штрафних санкцій є виконанням акцесорного зобов'язання порушником, яке дає можливість уникнути спору. Тому виконання акцесорного зобов'язання не є цивільно-правовою відповідальністю [14, с. 208].

На думку І.С. Кантафарової, відповідальністю у формі відшкодування збитків чи моральної шкоди є негативні наслідки, які покладені судом та реалізовані після набуття чинності рішенням суду [15, с. 330].

Досвід ряду зарубіжних країн свідчить про можливість запровадження до механізмів забезпечення охорони, реалізації та захисту прав пасажирів додаткових гарантій. Так, наприклад, Директивою ЄС (Council Directive 90/314/EEC) передбачено забезпечення повернення вартості білетів туроператорами; Директивою 90/314/ЄЕС передбачено функціонування Фонду гарантування прав туристів (Rejsegarantifonden в Данії); страхування на випадок дефолту регулярного перевізника (Schedule Airline Failure Insurance); у Великобританії, Німеччині, Австрії, Швейцарії функціонує добровільне страхування пасажирів ризиків неспроможності авіакомпанії або їх неплатоспроможності (Schedule Airline Failure Insurance, SAFI).

Отже, механізм захисту цивільних прав, включаючи механізм захисту прав пасажирів з договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, пов'язаний з механізмом правового регулювання. Він є відносно автономним модулем, який закладено в механізмі правового регулювання на випадок порушення права пасажирів, виконує попереджувально-охоронну функцію та захисну функцію у випадку порушення прав сторони договору.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кант И. Сочинения в 6 томах / И. Кант. – Т.4. – Ч. 2. – М. : Мысль, 1965. – 478 с.
2. Гегель Г.Ф.В. Философия права / Г.Ф.В. Гегель. – М. : Мысль, 1990. – 524 с.
3. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» від 01.05.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/1464.html>
4. Шишка Р.Б. Охорона права інтелектуальної власності : авторсько-правовий аспект : монографія / Шишка Р.Б. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 368 с.
5. Сабикенов С. Некоторые вопросы защиты субъективных прав и охраняемых законом интересов советских граждан / С. Сабикенов // Проблемы права и государства. – Вып. 9. – М., 1974. – С. 62-64.
6. Гражданское право : в 3-х томах. / под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : Проспект, 2005. – Т. 1. – 765 с.
7. Грудцына Л.Ю. Жилищное право России : учебник / под ред. Н.М. Коршунова. – М. : Изд-во Эксмо, 2005. – 656 с.



8. Харитонов Е.О. Гражданское право Украины : учебник / Е.О. Харитонов, Н.А. Саниахметова. – Х. : Одиссей, – 2004. – 960 с.
9. Wikipedia. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ru.wikipedia.org/wiki/%CC%E5%F5%E0%ED%E8%E7%EC>
10. Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве / С.С. Алексеев. – М. : Юрид. лит., 1966. – 187 с.
11. Вавилин Е.В. Осуществление и защита гражданских прав / Е.В. Вавилин. – М. : Волтерс Клувер, 2009. – 225 с.
12. Коршакова О.М. Захист прав споживачів житлово-комунальних послуг : цивільно-правовий аспект : дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / О.М. Коршакова. – К., 2014. – 205 с.
13. Абрамов А.А. Особенности защиты прав потребителей жилищно-коммунальных услуг [Электронный ресурс] // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. – 2008. – № 76-1. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/>
14. Нечипуренко М.О. Договір на проведення оцінки майна (цивільно-правовий аспект) : дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / М.О. Нечипуренко ; НАПН Укр. НДІ приватного права і підприємництва. – К., 2014. – 253 с.
15. Канзафарова І.С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні : дис... докт. юрид. наук : спец. 12.00.03 / І.С. Канзафарова. – К., 2007. – 453 с.

#### REFERENCES

1. Kant, I. (1965), *Sochinenija v 6 tomah* [Works in 6 volumes], Mysl', Moscow, USSR.
2. Hegel, G. (1990), *Filosofija prava* [Philosophy of Law], Mysl', Moscow, Russia.
3. Rules of air transportation of passengers and baggage private company "Airline" Ukraine International Airlines dated January 05, 2014, available at : <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/1464.html> (access October 17, 2014).
4. Shyshka, R.B. (2002), *Ohorona prava intelektual'noi' vlasnosti : avtors'ko-pravovyj aspekt : monografija* [Protection of intellectual property rights, copyright and legal aspects : monograph], Vydavnytvo Nacional'nogo universytetu vnutrishnih sprav, Kharkiv, Ukraine.
5. Sabykenov, S. (1974), "Some issues of protection of subjective rights and legitimate interests of Soviet citizens", *Problemy prava i gosudarstva*, vol. 9, pp. 62-64.
6. Sergeev, AP. (2005), *Grazhdanskoe pravo : v 3-h tomah* [Civil law. In 3 volumes], Prospekt, Moscow, Russia.
7. Grudtsyna, L. (2005), *Zhilishhnoe pravo Rossii : uchebnik* [Housing Law in Russia : Textbook], Eksmo, Moscow, Russia.
8. Kharitonov, E.O. (2004), *Grazhdanskoe pravo Ukrainy : uchebnik* [Civil Law of Ukraine : Textbook], Odissej, Kharkiv, Ukraine.
9. Wikipedia. available at : <https://ru.wikipedia.org/wiki/%CC%E5%F5%E0%ED%E8%E7%EC> (access October 05, 2014).
10. Alekseev, S.S. (1966), *Mehanizm pravovogo regulirovanija v socialisticheskom gosudarstve* [Legal regulation mechanism in a socialist state], Jurid. Lit, Moscow, USSR.
11. Vavilin, E.V. (2009), *Osushhestvlenie i zashhita grazhdanskih prav* [Implementation and protection of civil rights], Volters Kluver, Moscow, Russia.
12. Korshakova, A.M. (2014), "Consumer protection utility services, civil legal aspect" : dis ... legal cand.sc. (Law), 12.00.03, Kyiv, Ukraine.

13. Abramov, A.A. (2008), "Features consumer protection utility services", *Izvestija RGPU im. A.I. Gercena*, vol. 76-1. available at : <http://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-zaschity-prav-potrebiteley-zhilishchno-kommunalnyh-uslug> (access August 29, 2014).
14. Nechypurenko, M.O. (2014), "The contract for the evaluation of property (civil legal aspects)" : dis ... legal cand.sc. (Law), 12.00.03, Kyiv, Ukraine.
15. Kanzafarova, I.S. (2007), "The theoretical basis of civil liability in Ukraine" : dis ... Doctor of legal sciences, 12.00.03, Kyiv, Ukraine.

УДК [349.3: 331.105.24 – 054.7]: 347.964.1

### **SOCIAL RIGHTS AND INTERESTS OF WORKERS-MIGRANT AS A SUBJECT OF INTERNATIONAL PROTECTION**

Borschevskaya G.E., lecturer

*Zaporizhzhya national university, Zhukovsky str., 66, Zaporizhzhya, Ukraine  
anborschevskaya@mail.ru*

The work gives considerations to issues related to the concept of social rights and interests of workers-migrant as an object of international protection. Value and place of social rights in human rights system are determined. Social rights of workers-migrant are enshrined in many international acts of various levels and in the domestic law of states and are a system, which is provided with security and protection.

*Key words: social rights and interests, human rights, worker-migrant, object of protection, international protection.*

### **СОЦИАЛЬНЫЕ ПРАВА И ИНТЕРЕСЫ ТРУДЯЩИХСЯ-МИГРАНТОВ КАК ОБЪЕКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЗАЩИТЫ**

Борщевская А.Э.

*Запорожский национальный университет, ул. Жуковского, 66, г. Запорожье, Украина  
anborschevskaya@mail.ru*

В статье рассматриваются вопросы, связанные с понятием социальных прав и интересов работников-мигрантов как объекта международной защиты. Определяется значение и место социальных прав в системе прав человека. Социальные права работников-мигрантов закреплены в многочисленных международных актах разных уровней и внутреннем законодательстве государств и представляют собой систему, которая обеспечивается охраной и защитой.

*Ключевые слова: социальные права и интересы, права человека, трудящийся-мигрант, объект защиты, международная защита.*

### **СОЦІАЛЬНІ ПРАВА ТА ІНТЕРЕСИ ПРАЦІВНИКІВ-МІГРАНТІВ ЯК ОБ'ЄКТ МІЖНАРОДНОГО ЗАХИСТУ**

Борщевська Г.Е.

*Запорізький національний університет, вул. Жуковського, 66, м. Запоріжжя, Україна  
anborschevskaya@mail.ru*

Соціальні права для більшості пересічних громадян є більш значущими, ніж, наприклад, політичні чи громадянські. Стосовно працівників-мігрантів, значна їх частина опиняються в маргінальних та уразливих ситуаціях, тому що правовий простір трудової міграції є досить обмеженим, у той же час попит, що існує на трудових мігрантів, не забезпечується відповідними заходами у сфері управління міграцією.

Реалізація ефективного захисту соціальних прав працівників-мігрантів забезпечує не тільки успішну їх інтеграцію в суспільство приймаючої країни, але й значні валютні надходження в країну за рахунок грошових переказів працівників-мігрантів з-за кордону.