

УДК 347.795.4:351.815:347.122(1-21)

## ОСОБЛИВОСТІ МЕХАНІЗМУ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРА ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ У МІСЬКОМУ ТА ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННЯХ

**Igor NIKOLAENKO,**  
аспірант кафедри цивільного права  
Запорізького національного університету

### АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена дослідженню механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів під час перевезення у міському та приміському сполученні.

На переконання автора, захист порушеного, оспорюваного чи невизнаного права є одночасно стадією механізму правового регулювання, одним із його елементів і розглядається як самостійний механізм, який включає в себе а) норму права; б) захисне правовідношення; в) діяльність із захисту прав та інтересів; г) правозастосовну діяльність органів державної влади, яку допускає.

Автор виходить із розуміння взаємозв'язку механізмів правового регулювання (на що істотно впливає специфіка діяльності та особливостей транспортного законодавства різних видів транспорту), правової охорони та правового захисту як єдиної системи забезпечення права особи на свободу пересування, реалізованого в договорі перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні.

**Ключові слова:** забезпечення права особи на свободу пересування, маршрут, механізм правового регулювання, механізм правової охорони, механізм правового захисту прав пасажирів, пасажир, перевізник, послуга з перевезення пасажирів, право на свободу пересування, проїзд.

## FEATURES OF MECHANISM OF CIVIL LEGAL PROTECTION OF PASSENGER RIGHTS IN CARRIAGES IN CITY AND PRIMARY MOBILITY

**Ihor NIKOLAIENKO,**  
Postgraduate Student at the Department of Civil Law  
of Zaporizhzhya National University

### SUMMARY

The article is devoted to the investigation of the mechanism of civil legal protection of passenger rights during transportation in urban and suburban areas.

According to the author, protection of an impaired, disputed or unrecognized right is at the same time a stage of the mechanism of legal regulation, one of its elements and is considered as an independent mechanism, which includes: a) the norm of law; b) protective legal relationship; c) protection of rights and interests; d) admits law-enforcement activity of state bodies.

The author proceeds from the understanding of the relationship between the mechanisms of legal regulation (which has a significant impact on the specifics of the activity and the peculiarities of the transport legislation of different types of transport), legal protection and legal protection as a single system of ensuring the right of a person to freedom of movement, implemented in the contract of passenger transportation in urban and suburban connection.

**Key words:** provision of the right of a person to freedom of movement, route, mechanism of legal regulation, mechanism of legal protection, mechanism of legal protection of passenger rights, passenger, carrier, passenger transportation service, right to freedom of movement, travel.

**Постановка проблеми.** Єдність та системність підходу до явищ правового характеру, усвідомлення взаємозалежності факторів як результат застосування діалектичного методу пізнання стали підґрунтям цього дослідження. Адже саме по собі дослідження проблемних питань чи особливостей цивільно-правового захисту взагалі чи у контексті захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні, без дослідження особливостей самих правовідносин, специфіки їх правового регулювання, підстав та передумов цивільно-правового захисту, без усвідомлення контекстуальних особливостей, зумовлених специфікою діяльності різних видів транспорту у міському та приміському сполученні, без усвідомлення захисту як механізму і одночасно елементу і стадії правозастосування або ж як підсистеми стадії правореалізації, позбавлене того,

аби претендувати на повноту, обґрунтованість та порівняну істинність суджень.

Сама по собі специфіка організації та здійснення діяльності органів транспорту (перевізників) накладає відбиток на увесь механізм правового регулювання досліджуваних правовідносин. Є чисто технічні відмінності в діяльності міського електротранспорту (трамваїв та тролейбусів), електробусів, автобусів, маршрутних таксі, таксі (автомобільного транспорту), електропоїздів (так званих «електричок»), які належать до залізничного транспорту.

Їхня діяльність регулюється спеціальним транспортним законодавством, яке має власну інституційну ієрархічну структуру, змістовне навантаження та власні, притаманні кожному окремому виду транспорту засоби забезпечення належного виконання сторонами договору перевезення пасажирів своїх зобов'язань, а отже, прита-

манні саме їм особливості цивільно-правового захисту прав пасажирів.

**Актуальність теми** дослідження. Особливістю транспортно-правового права є те, що воно не є уніфікованим, не містить єдиних, орієнтованих на забезпечення прав пасажирів підходів. Саме по собі це транспортне законодавство орієнтоване на правове регулювання діяльності транспорту, а не на задоволення інтересів пасажирів як споживачів транспортних послуг.

Такий підхід законодавця був зумовлений і почасти залишається таким (має прояв у застарілості окремих актів транспортно-правового законодавства) внаслідок «адміністративного» підходу до регулювання відносин у різних сферах народного господарства, не виключенням є і сфера діяльності транспорту.

Новітні підходи приватно-правового регулювання цивільних правовідносин зумовлюють усвідомлення того, що пріоритетною є сфера прав людини, можливість їх реалізації, забезпечення реалізації та здійснення цих прав. Перевезення пасажирів є одним із проявів реалізації права особи на свободу пересування.

Забезпечення реалізації прав людини має свої складники – політичні, економічні, соціальні, ідеологічні, юридичні (включають нормативні та ін.) гарантії. Останні, своєю чергою, на галузевому рівні поділяються на конституційні, адміністративні (включають контрольно-наглядові, організаційно-процедурні, юрисдикційні), цивільні (охорони, реалізації, захисту) та інші гарантії.

Йдеться про те, що можливість здійснення прав особою має бути забезпечена нормативно та фактично. Іншими словами, інститут «захисту» прав особи (в контексті нашого дослідження – захисту прав пасажирів у міському та приміському перевезеннях) є, своєю чергою, елементом інституту забезпечення прав пасажирів (споживачів транспортної послуги). Останній виконує функцію діяльності із забезпечення прав пасажирів у можливості здійснення ними своїх прав, їх гарантуванні, у разі необхідності (порушення) – захисту цих прав.

Зусилля законодавця щодо формування належного механізму охорони та захисту прав пасажирів у міському та приміському сполученнях мають бути, зрештою, орієнтовані на задоволення потреби особи та її інтересу у пересуванні.

**Стан дослідження.** Теоретичною базою дослідження послужили праці М.М. Агаркова, С.С. Алексєєва, Д.В. Бобрової, М.І. Брагінського, С.М. Братуся, В.А. Васильєвої, В.В. Вітрянського, В.П. Грибанова, О.В. Дзери, А.С. Довгерта, О.С. Іоффе, Н.С. Кузнецової, В.В. Луця, О.А. Пушкіна, Р.О. Халфіної, Є.О. Харитоновна, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишки, В.С. Щербини, Г.В. Самойленка, О.М. Нечипуренка, С.В. Резніченка, О.Л. Дзюбенко, Мінченка А.О. та інших науковців.

Водночас варто зазначити, що безпосередньо предмету дослідження приділили безпосередню увагу Г.В. Самойленко, О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко [1, с. 153]. Однак їх монографічне дослідження стосується лише частини означеної проблематики – перевезення пасажирів таксі. Перевезення іншими видами транспорту у міському та приміському сполученні залишилося поза межами їх уваги.

З огляду на наявні прогалини та недоліки у чинному законодавстві, які зумовлюють окремі випадки порушень прав пасажирів, відсутність єдиної стратегії вирішення проблемних питань, наукових монографічних досліджень у цій сфері породжує необхідність звернення уваги науковців на цю сферу суспільних відносин і потребу в формуванні адекватного механізму правового регулювання відносин із перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні, механізму правового захисту їх прав та інтересів.

**Мета та завдання статті** полягають у дослідженні, виявленні та вирішенні теоретичних проблем механізму цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів під час перевезення їх різними видами транспорту у міському та приміському сполученнях.

**Виклад основного матеріалу.** Автор звертає увагу, що в наукових дослідженнях здебільшого розуміння категорії «механізм» використовується в контексті механізму правового регулювання. Щодо місця захисту права в цьому механізмі варто зазначити, що, на наше глибоке переконання, захист є діяльністю, спрямованою на відновлення порушеного, оспорюваного чи невизнаного права. Своєю чергою, сам по собі захист можливий завдяки існуванню «механізму захисту прав та інтересів», який тісно пов'язаний із категорією «механізм правового регулювання» і є її складовою частиною, елементом.

На нашу думку, цей механізм включає елементи «статики» та «динаміки». Перші включають норми, які закріплюють підстави та передумови захисту, а також елементи правового статусу особи (мається на увазі право особи на захист), форми та способи захисту (загальногалузеві та інституційні); другі мають процедурний характер, характеризують динаміку відносин захисту, регулюють порядок здійснення захисту, в тому числі застосування заходів примусового характеру, які забезпечують можливість впливу державних органів.

Усвідомлюючи це, ми розуміємо, що йдеться про ідеальну модель, яка представляє собою нормативно закріплений механізм цивільно-правового захисту особи. Ця модель закріплена на рівні правової норми. Захистити порушене право, скористатися своїм правом на захист чи ні – залежить як від волі та волевиявлення носія порушеного права, так і від самої діяльності цієї особи (на що часто науковці належної уваги не звертають взагалі).

Солідарні з позицією О.А. Пушкіна: «<...> норма сама по собі <...> жодних відносин не породжує – ані для того, щоб надати економічним актам людей вольовий характер, ані для того, щоб слугувати особливим засобом реалізації норми права чи особливим способом регулювання фактичних відносин» [2, с. 153] (*переклад авт.*).

Своєю чергою, В.А. Белов, базуючись на роздумах М.М. Агаркова, висловив думку, що «правовідношення виявляється <...> не суспільним відношенням, урегульованим правом, а його систематичним відображенням. Це відображення виражається в системі соціальних уявлень про можливу та необхідну поведінку учасників цього відношення, тобто <...> сукупність цивільних прав і відповідних їм обов'язків» (авт. переклад) [3, с. 203; 4, с. 179].

Але такі аргументи були розкритиковані О.А. Пушкіним, який заперечував існування двох видів майнових відносин – цивільних правовідносин і відносин, урегульованих цивільним правом. На його переконання, правовідношення і є життєвим реальним відношенням, а цивільне правовідношення і відношення, врегульоване цивільним правом, є одним і тим самим відношенням [2, с. 153].

Водночас висловлюємо думку, що реальна поведінка осіб може відрізнятися від «ідеальних», закладених у правовій нормі. Але, так чи інакше, через те, що це відношення піддане правовому регулюванню, воно є і має визнаватися правовідношенням.

Переводячи ці загальнонаукові підходи до сутності охоронного та правозахисного правовідношення, конкретизуючи його на рівні питання захисту прав пасажирів у міському та приміському сполученні, варто з'ясувати, чи закріплюють акти, які регулюють коло означених правовідносин, механізм захисту прав пасажирів; якщо так, якими є особливості цього механізму і його елементів? Чи має він якісь особливі, притаманні йому інституційні

(транспортного чи споживчого законодавства) риси, чи здійснюється захист прав пасажирів у загально цивільничному порядку?

Кілька штрихів навколо категорії «захисту» цивільних прав. Традиційним вже стало уявлення щодо розмежування його з категорією «охорона», яка вона являє собою «широкий комплекс засобів правового, організаційного, процесуального й іншого характеру, що встановлює правове положення суб'єктів, правовий режим об'єкта прав, порядок придбання, реалізації та припинення суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, способи й порядок захисту прав суб'єктів у разі їх порушення <...> Між охороною і захистом знаходиться факт порушення права» [5, с. 117–120].

Ю.В. Желіховська в дисертаційному дослідженні доходить висновку, що під захистом суб'єктивних цивільних прав та охоронюваних інтересів варто розуміти правозастосовчу діяльність, що здійснюється компетентним органом або безпосередньо уповноваженою особою з метою відновлення порушеного, невизнаного чи оспорюваного суб'єктивного права та інтересів [6, с. 14].

Антиподом цього підходу свого часу була позиція М.С. Малєїна, згідно з якою правовий захист є системою юридичних норм, спрямованих на недопущення правопорушення і ліквідацію його наслідків [7, с. 192]. На переконання Г.Я. Стоякіна, захист охоплює всю систему правових засобів, спрямованих на забезпечення та здійснення відповідних цивільних прав. Саме тому захист включає в себе закріплення норм, які встановлюють права та обов'язки, визначають порядок їх реалізації і захисту та передбачають можливість застосування санкцій, безпосередньо діяльність суб'єктів зі здійснення своїх прав та захисту суб'єктивних прав, попереджувальну діяльність державних та громадських організацій та діяльність із реалізації санкцій правового характеру [8, с. 34].

Нині цю тезу ми оцінюємо як таку, де йдеться про механізм цивільно-правового захисту і його реалізацію. Звичайно, сам механізм закріплюється на рівні правової норми. Такий підхід узгоджується нині з підходами В. Яроцького [9, с. 18] та А. Коструби [10, с. 154]. Йдеться про те, що правозастосування є або окремою додатковою стадією, або підстадією правореалізації, яка пов'язана з порушеннями. Своє юридичне навантаження правозастосування отримує в межах стадії правозахисту. Отже, правозастосування як етап стадії правореалізації правового регулювання цивільних відносин є проявом публічно-правового визнання їх приватноправових наслідків [10, с. 154].

Своєю чергою, Р.Б. Шишка, досліджуючи інститут цивільно-правової відповідальності (у своєму дослідженні ми звертаємо увагу на неї через те, що вона дає змогу застосувати відповідний спосіб захисту порушеного права, – відшкодування шкоди), акцентував на тому, що вона сама по собі не реалізовується. Заради цього потрібне, щонайменше, відповідне рішення суду і його виконання. Іншими словами, йдеться про правозастосування як результат застосування компетентним юрисдикційним органом державної влади владних (судових) повноважень у конкретному випадку, в якому суб'єкт, право якого порушене, здійснює діяльність із реалізації свого права на захист шляхом звернення до судової установи і та вчиняє відповідну правозастосовну діяльність. Перефразовуючи його тезу й екстраполюючи її на інститут захисту прав пасажирів під час перевезення у міському та приміському сполученні, можемо стверджувати, що право захищене лише, якщо рішення суду виконане, або ж говорити про той момент, коли порушене право буде відновлене [10, с. 214].

Зважаючи на особливості правовідносин із перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні, звертаємо увагу, що самі по собі ці відносини швидкоплинні

і масові. Швидкість укладання договору перевезення, початку його виконання і навіть закінчення досить обмежені у часі. Візьмемо для прикладу ситуацію, коли особа здійснила посадку до транспортного засобу на певній зупинці, а вже через кілька хвилин покинула транспортний засіб на наступній зупинці, чи ситуацію, коли водій не дозволяє посадку до транспортного засобу особі-пільговику, обгрунтовуючи це тим, що в транспортному засобі вже перебуває шість пільговиків. Наскільки правдивий цей аргумент? Як довести наявності чи відсутності цих обставин пасажирів? Яким чином взагалі довести цей факт, факт порушення і, відповідно, задіяти механізм правового захисту? Які наслідки задіяння цього механізму і чи передбачає він результат – захист прав пасажирів? Як має виглядати, яку форму мати результат захисту прав та інтересів пасажирів?

На цю обставину звертає увагу і Н.С. Кузнєцова, яка, аналізуючи положення ст. 1166 ЦК України, наголошує на необхідності наявності судового рішення про притягнення особи до цивільно-правової відповідальності, а не просто про «обов'язок відшкодування шкоди». Вона уточнила момент виникнення охоронного зобов'язання і настання цивільно-правової відповідальності, задіяння механізму цивільно-правової відповідальності, який органічно поєднує елементи матеріально-правового та процесуально-правового характеру і проходить у своєму розвитку три стадії існування (законодавча, правозастосовна і функціональна) [12, с. 30–48].

Тож яку правову норму (як елемент механізму цивільно-правового захисту прав пасажирів у міському та приміському сполученнях) закріпив законодавець у ЦК України та відповідних нормах транспортного законодавства? Згідно зі ст. 6 Закону України «Про міський електричний транспорт» права та обов'язки пасажирів, порядок проїзду і його оплати визначаються Правилами користування міським електричним транспортом, які мають гарантувати пасажирам право на одержання:

- якісних і безпечних транспортних послуг відповідно до цього Закону;
- своєчасної та достовірної інформації стосовно транспортних послуг;
- компенсації згідно із законодавством заподіяної під час користування міським електричним транспортом шкоди.

Нині Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329, яким затверджувалися Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України, скасовано.

На сьогодні на рівні органів місцевого самоврядування затверджуються відповідні Правила. Що кидається у вічі? Приміром, у м. Львів, на офіційному сайті Львівської міської Ради розміщено Рішення № 361 від 06.04.2018 р. Про затвердження Правил користування міським електричним транспортом у м. Львові. В тексті рішення Ради зазначається, що, керуючись ст. 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», із метою підвищення якості та ефективності надання послуг із перевезення міським електричним транспортом виконавчий комітет вирішив: 1. Затвердити Правила користування міським електричним транспортом у м. Львів згідно з додатком. Документ підписано керуючим справами виконкому М. Литвинюком за візи в.о. начальника управління транспорту О. Партики [13, с. 30–48].

У контексті приписів ст. 64 Конституції, що конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України, ст. 33 Конституції, що кожному, хто на законних

підставах перебуває на території України, гарантуються свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

В означених вище Правилах, закріплених у Додатку до рішення виконавчого комітету Львівської міської Ради, містяться положення, які можуть бути трактовані як положення, які можуть обмежувати право особи на свободу пересування.

Так, приміром, водій має право не допускати до поїздки пасажирів, які перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння (6.2.2.4 Правил), а пасажирам забороняється перебувати в салоні транспортного засобу у брудному одязі (п. 6.3.2.4. Правил).

При цьому водій має право вимагати від пасажирів звільнення салону, якщо вони порушують ці Правила без повернення оплати за проїзд (п. 6.2.2.2 Правил).

Постають логічні питання: хто, яким чином і в який спосіб, які критерії визначення ступеня забруднення одягу, стану сп'яніння пасажирів, які дають підстави водієві видалити пасажирів із транспортного засобу? Відповідь відсутня. Єдиний позитив: таке видалення можливе лише з боку працівників національної поліції і то у разі порушення пасажиром громадського порядку (п. 6.2.2.3 Правил).

Такі норми закріплені і в Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, які затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 (п. 148 Правил, які, щоправда, не вимагають від пасажирів перебувати у чистому одязі, йдеться лише про багаж чи вантаж, який може забруднити інших пасажирів чи транспортний засіб, що є справедливим).

Окремі наслідки невиконання перевізником договору перевезення прописані в цих правилах. Так, у разі неможливості транспортного засобу продовжити рух по маршруту внаслідок несправності транспортного засобу, що призвело до неможливості пасажира завершити проїзд до пункту призначення, такий пасажир пересідає на інший транспортний засіб перевізника та продовжує свою подорож. Валідація квитка у новому транспортному засобі при цьому не здійснюється (п. 4.7 Правил).

П. 4.8 Правил передбачає, що за неможливості пасажира завершити поїздку внаслідок припинення руху електричного транспорту у потрібному напрямі на термін більше ніж 30 хвилин із причин, які є в компетенції перевізника, пасажир має право на компенсацію проїзду. Компенсації підлягають квитки, придбані за тарифними планами «разова поїздка» та «разова поїздка у водія». Порядок компенсації визначається перевізником.

За форс-мажорних обставин надання транспортних послуг зупиняється без будь-яких зобов'язань перед пасажиром із боку перевізника або організатора перевезень (п. 4.9 Правил).

Інших наслідків невиконання чи неналежного виконання договору не передбачено, що утруднює їх захист. Правила містять лише загальну норму, що пасажир має право на компенсацію заподіяної шкоди згідно з законодавством України (п. 6.3.3.4 Правил користування міським електричним транспортом у м. Львові; п.п. 156, 159 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту). Правила ж перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [15] не передбачають право пасажира на компенсацію заподіяної шкоди, не говорячи вже про наслідки невиконання чи неналежного виконання договору.

Формально, можна було б звернутися до положень ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів» [16], в якому закріплено, що суд, задовольняючи вимоги спо-

живача, одночасно вирішує питання щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Проте позиція Верховного Суду України з цього питання прямо протилежна. Так, переглядаючи рішення (щоправда, воно стосувалося повітряних перевезень пасажирів), яке передбачало відшкодування відповідачем моральної шкоди, Суд зазначив: «Суди не мали правових підстав для задоволення вимог про відшкодування моральної шкоди, оскільки такий вид цивільної відповідальності не передбачений ні умовами спірного договору про повітряне перевезення, ні Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу (справа № 6-28003св07)» [17].

Фактично чи не єдиною підставою для відповідальності перевізника, а відповідно, захисту порушених прав пасажирів у міському чи приміському сполученні залишаються ті фактичні обставини, про які йдеться в ст. 928 ЦК України, – відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира. Але і ця стаття посилається на положення Глави 82 ЦК України, де йдеться про позадоговірну відповідальність перевізника і лише в тому разі, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

**Висновки.** Наведені аргументи дають достатньо підстав для висновку, що нині чинний механізм цивільно-правового захисту прав пасажира під час перевезення у міському чи приміському сполученнях не є доволі ефективним із позиції можливості реалізації останнім права на захист. Нині відсутні достатні нормативні гарантії не лише захисту прав пасажира як сторони договору перевезення, але і в більш широкому значенні – як особи-носія права на свободу пересування.

На наше переконання, позиція законодавця має бути змінена на користь забезпечення прав людини, забезпечення прав пасажира, де не останню роль має відігравати ефективний механізм захисту його права. Впевнені, що нормативне закріплення права особи на відшкодування моральної шкоди (звичайно, за умови її завдання і доведення) у разі неналежного здійснення перевізником свого зобов'язання з перевезення пасажира або ж нормативне закріплення підстав і сум компенсацій за відповідні види порушень прав пасажирів мають стати основними способами захисту прав пасажирів під час перевезень у міському та приміському сполученнях.

#### Список використаної літератури:

1. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія. Одеса: ОДУВС, 2010. 188 с.
2. Пушкин А.А. Спорные вопросы учения о гражданском правоотношении. Вопросы государства и права: Сборник статей Харьковского юридического института. Вып. 2. М., 1974. С. 153 / Посилання: Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / под общ. ред. В.А. Белова. Москва: Издательство Юрайт, 2009. 993 с.
3. Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / под общ. ред. В.А. Белова. Москва: Издательство Юрайт, 2009. 993 с.
4. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. Избранные труды по гражданскому праву: В 2 т. Москва: Центр ЮрИнфоР, 2002. Т. 1. 489 с.
5. Цивільне право України: підручник / за ред. проф. Ю.Л. Бошицького та проф. Р.Б. Шишки. Загальна частина. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с.
6. Желіховська Ю.В. Охорона цивільних прав та інтересів нотаріусом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: Б.в., 2012. 18 с.

7. Малейн Н.С. Гражданский закон и права личности в СССР. Москва: Госюриздат, 1981. 216 с.

8. Стоякин Г.Я. Гражданско-правовая охрана интересов личности в СССР. Свердловск, 1977. 160 с.

9. Яроцький В. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання. Право України. 2010. № 12. С. 18–25.

10. Коструба А. Правозастосування – форма реалізації права: досвід феноменологічного аналізу (цивілістичний аспект). Право України. 2016. № 10. С. 149–159.

11. Шишка Р.Б. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. Збірник наукових праць Ірпінської фінансово-юридичної академії (право). 2013. Вип. 2. С. 206-216.

12. Кузнецова Н.С. Гражданско-правовая ответственность: понятие, условия и механизм применения. Альманах цивилистики: сборник статей. Киев: Алерта; КНТ; Центр учебной литературы, 2010. Вип. 3. С. 30–48.

13. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 51. Ст. 548.

14. Про затвердження Правил користування міським електричним транспортом у м. Львові: Рішення Львівської міської Ради № 361 від від 06.04.2018 р. URL: [https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doc1mr\\_1.NSF/\(SearchForWeb\)/6EEF03E231FAEBD6C2258267003E191A?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doc1mr_1.NSF/(SearchForWeb)/6EEF03E231FAEBD6C2258267003E191A?OpenDocument).

15. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: затвержені Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>.

16. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1196 від 27.12.2006 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#n598>.

17. Про захист прав споживачів: Закон України від 01.12.2006 р. Відомості Верховної Ради України. 2006. № 7. Ст. 84.

18. Судова практика з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009–2012 рр.). (Витяг): Верховний Суд України. 01.02.2013 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0006700-13>.

#### ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА

**Ніколаснко Ігор Романович** – аспірант кафедри цивільного права Запорізького національного університету

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Nikolaienko Ihor Romanovych** – Postgraduate Student at the Department of Civil Law of Zaporizhzhya National University

*Nikoligor2006@gmail.com*