

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

*Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису*

МІНЯЙЛО ДІАНА ГЕННАДІЇВНА

Прим. № ____

УДК: 347.122:656.025.2-056.26]:347.4(477:4)(043.5)

**ДИСЕРТАЦІЯ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЗАХИСТ ПРАВ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА
ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА**

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____/Д. Г. Міняйло/

Науковий керівник:

Ткалич Максим Олегович,
кандидат юридичних наук, доцент

Запоріжжя 2023

АНОТАЦІЯ

Міняйло Д.Г. Забезпечення та захист прав осіб з інвалідністю за договором перевезення пасажирів. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Запорізький національний університет, Запоріжжя, 2023.

Концепт сучасного приватного права ґрунтується на визнанні прав і свобод людини, забезпеченні їх здійснення та захисту в усіх сферах людського буття. Однією з його основоположних засад є принцип рівності та недискримінації, яка наразі змістовно наповнюється положеннями рівності прав і свобод людини, а також рівних можливостей їх здійснення. У сфері забезпечення прав осіб з інвалідністю ця засада трансформувалася в концепцію інклюзії, яка ґрунтується на соціальній моделі інвалідності і передбачає підтримку особи з інвалідністю, її задіяння у всі сфери людського буття, а в транспортній сфері конкретизувалася в парадигму безбар'єрності та доступності транспортної послуги для таких пасажирів. Нажаль, її впровадження в акти транспортного законодавства відбувається повільно, здебільшого під впливом євроінтеграційних процесів та адаптації національного транспортного законодавства до законодавства ЄС у сфері діяльності транспорту та захисту прав пасажирів на різних видах транспорту, притому, здебільшого, вибірково. Це погіршилося з війною РФ проти України.

Апріорі, перевезення пасажирів різними видами транспорту є одним із способів здійснення людиною права на свободу пересування. Ці перевезення вчиняються на підставі договору перевезення пасажирів та обов'язку держави як складової її соціальної політики. Оскільки перевізниками є підприємці і держава не завжди виконує свої зобов'язання, то правове становище пасажирів як слабкої сторони такого договору, потребує деталізації нормативного його забезпечення як рівного учасника цивільних відносин, хоча б на рівні гарантованих місць для таких пасажирів. Проблема правового становища

пасажира з інклюзивністю полягає у тому, що потреба забезпечення їх прав та можливостей їх здійсненні конфліктує з правами інших пасажирів. Принаймні, відмова від вказівки пріоритетних місць для них є вкрай нерозумною. В Національній стратегії зі створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням КМУ від 14.04.2021 р. № 366-р., хоч і було сформульовано принципи безбар'єрності та доступності, проте, упущено забезпечення доступності транспортної інфраструктури, інформації про специфіку такої транспортної послуги та надавану допомогу у її здійсненні; доступності пріоритетності для осіб з інклюзивністю (не лише з вадами руху, зору та слуху), а не лише маломобільної групи населення. Позитивізм, що притаманний національній правовій системі, в визначенні та забезпеченні охорони прав пасажирів з інвалідністю потребує не лише визнання їх прав, але й їх нормативного закріплення на рівні елементів механізму їх правового регулювання, балансування з публічними способами та засобами закріплення гарантій здійснення прав, їх охорони та захисту. Наразі суб'єктивні права пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю за транспортним законодавством України є специфічними на різних видах транспорту та містить лакуни і невідповідність з відповідним правом ЄС та верховенством права. Ці права є декларативними і навіть популістськими та не забезпечені гарантіями їх здійснення. Вибіркове їх забезпечення обов'язками перевізника не передбачає для нього дієвих негативних наслідків, зокрема щодо невиконання чи неналежного виконання своїх ліцензійних зобов'язань, про що свідчать численні конфлікти при їх інтерпретації представниками таких перевізників. Охорона та захист прав інклюзивних пасажирів, попри визначення їх правового статусу на загальному рівні (на основі принципів рівності та недискримінації, закріплених Конституцією України та міжнародними актами), орієнтований на обмеження, деталізовані чинним транспортним законодавством, яке ж вкрай анахронічним. Тож чи не єдиним способом захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є компенсація моральної шкоди на підставі Закону України «Про

захист прав споживачів» і виключно з питань, не врегульованих актами транспортного законодавства, що є оціночною категорією та свавільно визначається судом.

Такий стан забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю провокує латентних їх цих правопорушень, а судова практика обмежується задоволенням вимог про відшкодування¹ моральної шкоди у випадку відмови у перевезенні пільгової категорії пасажирів. Тож існує об'єктивна потреба формування наукових підходів до вирішення цих питань на різних видах транспорту.

У дисертації розроблено нові теоретичні положення до вирішення питань забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення та внесено пропозиції з удосконалення чинного законодавства України.

В результаті проведеного дослідження сформульовані окремі, на наш погляд, положення наукової новизни та практичних рекомендацій щодо:

1) теоретико-методологічних засад правового регулювання відносин з перевезення пасажирів з інклюзивністю за договором перевезення як міжгалузевого інституту, що забезпечене публічно-правовими та приватноправовими засобами та способами їх здійснення, де перші є їх гарантією і винятком із загальних правил рівності прав пасажирів за ст. 911 ЦК України;

2) існуючих підходів нормативно-правового забезпечення здійснення охорони та захисту прав пасажирів з інвалідністю з врахуванням адаптації позитивного права України до права ЄС;

3) визначення ролі держави та суб'єктів громадянського суспільства у формуванні механізму забезпечення охорони та захисту прав пасажирів з інвалідністю;

¹ За справедливим постулатом Р.Б. Шишки не можна відшкодувати того, чого не існувало в момент порушення, а лише компенсувати.

4) визначення потреби гарантій юрисдикційного та альтернативного охорони та захисту прав пасажирів з інвалідністю та його механізму.

Встановлено, що в Україні стан забезпечення прав осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю на транспорті є архаїчним і не відповідає потребам та верховенству права де його складовою є рівність та недискримінація. Він зумовлений повільною еволюцією позитивного права, яке зберігає архаїчні традиції транспортної системи, де її керівні органи наділені правом нормотворчості проведення в національній правотворчості ідеї інклюзії осіб з інвалідністю, яка трансформується під впливом євроінтеграційних процесів, які зумовили адаптацію законодавства України до права ЄС.

Аргументовано, що рівність та недискримінація на транспорті співвідносяться (як загальні принципи здійснення прав пасажиром з інвалідністю) як єдність полярної протилежності: позитив (загальний дозвіл поведінки пасажирів) та негатив (загальна заборона дискримінації в діях перевізника). Їх проявом на транспорті є право пасажирів з інвалідністю на доступність та безбар'єрність перевезень.

Обґрунтовано, що принцип доступності послуг на транспорті має визначати забезпечення права кожної людини на свободу пересування на основі принципу рівності учасників цивільних відносин, як можливість здійснити поїздку «без ускладнень», вільно та самостійно нарівні з іншими пасажирів. В ЄС він перебуває на етапі становлення. Його варто закріпити при адаптації законодавства України до права ЄС та його удосконалення.

Доведено, що право пасажира з інвалідністю на доступність перевезень повинне охопити: право на доступність транспортної інфраструктури, доступність транспортної послуги, доступність інформації про транспортну послугу та про можливу допомогу, право на допомогу у випадку потреби та право на ефективний правовий захист. Вони мають бути визнані та закріплені на рівні ЦК України та правил перевезення пасажирів.

Визначено типи бар'єрності (фізичні та правові та їх види) та обґрунтовано необхідність їх усунення як засобу забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю.

Доведено, що рівень гармонізації законодавства в сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю нерівномірний на різних видах транспорту та не відповідає вимогам ЄС в цій сфері та потребує подальшої адаптації.

Установлено, що забезпечення доступності пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю має складові: 1) медичну чи фізіологічну (створення умов для комфортної та неускладненої життєдіяльності людини, що ґрунтується на відсутності додаткових чи надмірних фізичних навантажень у порівнянні зі здоровою людиною); 2) соціальну (інклюзивність, яка забезпечує включеність особи в суспільне життя. ґрунтується на можливості особи самостійно здійснювати свої права нарівні з іншими пасажирами та відсутності дискримінаційних факторів); 3) юридичну (здатність права як регулятора суспільних відносин за допомогою правових засобів впливати на поведінку учасників транспортних відносин, забезпечуючи охорону та захист прав пасажирів з інвалідністю). Включає: а) гарантії здійснення прав пасажиром з інвалідністю; б) гарантії захисту його прав.

Доведено, що правовий статус пасажирів з інвалідністю визначається не лише його правовим положенням як сторони договору. Він має рівні та підрівні: загальний (правосуб'єктність) – спеціальний (як учасника цивільних відносин – як споживача – як пасажирів – як пасажирів за видами транспорту) – спеціальний додатковий (як особи з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю за видами транспорту) – індивідуальний (правовий статус особи в конкретному правовідношенні). Вони визначені нормативно та сторонами за договором перевезення пасажирів.

Удосконалено положення принципу рівності в частині визначення не лише рівних прав пасажирів з інвалідністю у порівнянні з іншими пасажирами, але й у рівності їх можливостей, зокрема, здійснити подорож самостійно,

нарівні з іншими пасажирами без допомоги або отримати допомогу у випадку, якщо така особа потребує її.

Доповнено дефініцію дискримінації в частині її розуміння як різного поводження без об'єктивного та розумного обґрунтування щодо осіб, які перебувають в однаковій ситуації додатковою ознакою: неможливістю втілення ідеї рівності в діяльності, яка за змістом та наслідками не порушує прав інших осіб.

Визначено, що правовідносини з перевезення пасажирів з інвалідністю за договором є видом цивільних зобов'язальних відносин правовідносин, які виникають з автономно-вольового акту між перевізником та пасажиром, споживчим правовідношенням з задоволення особистого інтересу пасажирів у переміщенні, що визначає їх регулювання актами транспортного законодавства, а з питань, не врегульованих ним, - Законом України «Про захист прав споживачів», що надає додаткових гарантій прав пасажирів. Охоронні правовідносини з завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів відповідно до змісту ст. 928 ЦК України є позадоговірними.

Удосконалено підходи до визначення транспортної послуги як блага в частині доповнення загальних ознак (неуречевленості результату та споживання в процесі надання) ознакою корисності (корисної діяльності), та особливою ознакою її надання за допомогою транспортного засобу, яка полягає у просторовому переміщенні особи. Вона є родовою категорією, яка включає всі послуги, які надаються в транспортній сфері. З цього зроблено висновок, що «транспортна послуга» та «послуга з перевезення пасажирів» співвідносяться як рід та вид.

Транспортна послуга як об'єкт транспортного правовідношення є економіко-правовою категорією: вона має економічний зміст та правову форму (економічна основа послуги як блага, споживаного в процесі його надання наділяється відповідним правовим режимом).

Визначено, що елементами правового статусу пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є: момент виникнення у особи такого статусу;

визначення її право- та дієздатності, основних прав (пасажира) та додаткових (як пасажира з інвалідністю).

Аргументовано, що моментом виникнення у особи статусу пасажира, як і у пасажира з інвалідністю є момент укладання договору перевезення. Таким є момент придбання квитка: на повітряному транспорті момент його оплати (що визначає реальний характер такого договору), а за договором перевезення пасажира у міському сполученні, - момент посадки в транспортний засіб. Пред'явлення документів, що посвідчують статус особи з інвалідністю є підставою для надання пільг (в тому числі перевезення на безкоштовній основі). Квиток є доказом укладення договору (досягнення сторонами згоди з його істотних умов) та оплати вартості проїзду.

Визначено підстави припинення правового статусу пасажира з інвалідністю є: належне виконання договору, розірвання договору за домовленістю сторін, розірвання договору на вимогу однієї із сторін, в тому числі відмова пасажира від договору, припинення зобов'язання внаслідок неможливості його виконання. Аргументовано необхідність закріплення права пасажира з інвалідністю на відмову від договору без фінансових втрат для нього та визначено підстави для здійснення цього права, доповнивши ч. 1 ст. 911 ЦК України пунктом 6-1 відповідного змісту.

Обґрунтовано залежність правового статусу пасажира як сторони договору від обсягу його дієздатності у відповідності до закону, який пов'язує з ним можливість особи укласти договір та прийняти його виконання. Визначено, що малолітня особа та недієздатна особа (може бути особа з інвалідністю) не можуть самотійно укласти договір прийняти виконання за ним (здійснити поїздку) без супроводу батьків, опікунів чи уповноважених ними дорослих осіб, а неповнолітні особи та з обмеженою дієздатністю не обмежені у свободі пересування за ст. 313 ЦК України, проте, можливість укладання ними договору обмежується відповідно до ч. 2 ст. 32 ЦК України необхідністю згоди батьків чи піклувальників на укладання правочину, який

виходить за межі дрібного побутового. Запропоновано привести зміст статей 32 та 313 ЦК України у відповідність.

Аргументовано потребу посилення гарантій прав пасажирів з інвалідністю покладанням на перевізника загального обов'язку забезпечення прав пасажирів та заходами його юридичної відповідальності. Запропоновано внести відповідні зміни та доповнення до ст. 910 ЦК України та ст. 920 ЦК України.

Обґрунтовано необхідність включення до визначення змісту категорії «захист прав пасажирів» окрім відновлення порушеного права, - протидії порушенню цього права.

Встановлено, що захист прав пасажирів з інвалідністю в судовому порядку обмежується рівнем правового статусу сторони договору, визначеним актами транспортного законодавства, яке не містить гарантій здійснення прав та їх захисту, що обумовлює розгляд судами однієї категорії справ, - про відмову пасажирів в перевезенні на пільговій (безкоштовній) основі.

Доведено, що застосування способів захисту прав пасажирів за договором перевезення, передбачених ст. 16 ЦК України обмежено актами транспортного законодавства. Запропоновано забезпечити право пасажирів з інвалідністю на захист своїх порушених прав наданням права на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, інформації про неї, на допомогу чи інформацію про неї. Запропоновано доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України пунктом 9 у наступного змісту: «9) пасажир з інвалідністю має право на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, на допомогу та інформацію про них».

Доведено, що до альтернативного захисту прав пасажирів з інвалідністю (як неюрисдикційної форми захисту), окрім самозахисту та претензійного порядку вирішення спорів між перевізником та пасажиром, варто віднести відмову пасажирів від договору без фінансових витрат для нього, право на яку закріпити в актах транспортного законодавства з підстав: коли пасажир з

інвалідністю не зміг скористатися транспортною послугою через непридатність транспортного засобу за умови, що йому не було надано інформацію про непридатність такого транспортного засобу до перевезення пасажирів з інвалідністю; або у випадку, якщо йому не надано допомогу в посадці до транспортного засобу чи висадки з нього, за умови, що запит про допомогу подавався перевізнику завчасно, відповідно до вимог актів транспортного законодавства, або коли перевізником не було здійснено всіх можливих заходів, спрямованих на надання допомоги. Запропоновано доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України п. 6-1 відповідного змісту.

На основі позитивістського підходу, за яким захисту підлягають охоронювані права, запропоновано ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити п. 8, яким закріпити право пасажирів на доступність інформації, транспортної інфраструктури та транспортної послуги, допомоги у разі необхідності та внесено пропозиції відповідних змін та доповнень до спеціалізованих актів транспортного законодавства за видами транспорту, привівши, водночас, положення цих актів щодо забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю у відповідність до вимог законодавства ЄС в цій сфері.

Аргументовано, що захист прав пасажирів з інвалідністю на доступність повинен ґрунтуватися на загальних нормах Конституції України, якими закріплено принцип рівності та соціальної інвалідності (інклюзії) та не обмежуватися приписами транспортного законодавства.

Обґрунтовано, що внаслідок складності, тривалості та фінансової обтяжливості, хоч і ефективності судового порядку захисту прав пасажирів, є необхідність підтримки пропозиції створення спеціалізованого державного органу: Українського транспортного агентства з врегулювання спорів за договорами перевезення пасажирів з наданням йому повноважень медіації та безпосереднього вирішення спорів та захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю. Його діяльність має отримати бюджетне фінансування та бути безкоштовною для осіб, які звертаються до нього зі скаргами.

Визначено, що для забезпечення справедливого компромісу інтересів перевізників та пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю необхідне врахування пропозицій представників обох учасників, зокрема, Громадської спілки «Всеукраїнське громадське об'єднання «Національна Асамблея людей інвалідністю України».

В тексті роботи аргументовано внесення змін та доповнень до законодавства у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю. Їх викладено в Додатку Б до роботи, який містить зведену таблицю поточної редакції та змін до законодавства.

Ключові слова: безбар'єрність, доступність, гарантії здійснення прав, договір перевезення пасажирів, забезпечення прав, захист суб'єктивних цивільних прав, недискримінація, особа з інвалідністю, пасажир, принцип рівності.

ABSTRACT

Miniailo D.H. Ensuring and protecting the rights of persons with disabilities under the passenger transportation contract. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

The dissertation on competition of a scientific degree of the Philosophy doctor on a specialty 081 «Law». – Zaporizhia National University, Zaporizhia, 2023.

The concept of modern private law is based on the recognition of human rights and freedoms, ensuring their implementation and protection in all spheres of human existence. One of its fundamental principles is the principle of equality and non-discrimination, which is currently meaningfully filled with the provisions of equality of human rights and freedoms, as well as equal opportunities to exercise them. In the field of ensuring the rights of persons with disabilities, this principle was transformed into the concept of inclusion, which is based on the social model of disability and provides for the support of a person with a disability, his involvement in all spheres of human existence, and in the field of transport, it was concretized into a paradigm of barrier-free and accessible transport services for such passengers.

Unfortunately, its implementation in the acts of transport legislation is slow, mostly under the influence of European integration processes and adaptation of national transport legislation to EU legislation in the field of transport activities and protection of the rights of passengers on various types of transport, moreover, mostly selectively. This worsened with the Russian Federation's war against Ukraine.

A priori, the transportation of passengers by various modes of transport is one of the ways in which a person can exercise the right to freedom of movement. These transportations are carried out on the basis of the passenger transportation contract and the obligation of the state as a component of its social policy. Since the carriers are entrepreneurs and the state does not always fulfill its obligations, the legal position of the passenger as a weak party to such a contract requires detailed regulatory support for him as an equal participant in civil relations, at least at the level of guaranteed seats for such passengers. The problem of the passenger's legal position with inclusiveness is that the need to ensure their rights and opportunities to exercise them conflicts with the rights of other passengers. At the very least, refusing to indicate priority places for them is extremely unreasonable. Although the principles of barrier-free and accessibility were formulated in the National Strategy for the Creation of a Barrier-Free Space in Ukraine for the Period Until 2030, approved by the Decree of the CMU of April 14, 2021, No. 366, the provision of the accessibility of the transport infrastructure was omitted, information about the specifics of such a transport service and the assistance provided in its implementation; availability of priority for persons with inclusivity (not only with disabilities of movement, sight and hearing), and not only the population with reduced mobility. The positivism inherent in the national legal system in determining and ensuring the protection of the rights of passengers with disabilities requires not only the recognition of their rights, but also their normative consolidation at the level of the elements of the mechanism of their legal regulation, balancing with public ways and means of securing guarantees of the exercise of rights, their protection and protection. Currently, the subjective rights of passengers with disabilities and reduced mobility under the transport legislation of Ukraine are

specific to different types of transport and contain gaps and inconsistencies with the relevant EU law and the rule of law. These rights are declarative and even populist and are not provided with guarantees of their implementation. The selective provision of them by the carrier's obligations does not foresee effective negative consequences for it, in particular regarding non-fulfillment or improper fulfillment of its licensing obligations, as evidenced by numerous conflicts in their interpretation by representatives of such carriers. The protection and protection of the rights of inclusive passengers, despite the determination of their legal status at the general level (based on the principles of equality and non-discrimination enshrined in the Constitution of Ukraine and international acts), is focused on the restrictions detailed in the current transport legislation, which is extremely anachronistic. Therefore, almost the only way to protect the rights of passengers with disabilities and limited mobility is compensation for moral damage based on the Law of Ukraine «On the Protection of Consumer Rights» and exclusively on matters not regulated by acts of transport legislation, which is an evaluative category and is arbitrarily determined by the court.

Such a state of ensuring and protecting the rights of passengers with disabilities and limited mobility provokes latent violations of these offenses, and judicial practice is limited to meeting demands for compensation for moral damages in case of refusal to transport a preferential category of passengers. Therefore, there is an objective need for the formation of scientific approaches to solving these issues on various types of transport.

The dissertation developed new theoretical provisions for solving the issues of ensuring and protecting the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage and made suggestions for improving the current legislation of Ukraine.

As a result of the conducted research, separate, in our opinion, provisions of scientific novelty and practical recommendations regarding:

1) theoretical and methodological principles of the legal regulation of relations on the carriage of passengers with inclusiveness under the contract of carriage as an

inter-branch institution, which is provided with public-law and private-law means and methods of their implementation, where the former are their guarantee and an exception to the general rules of equality of passenger rights under Art. 911 of the Central Committee of Ukraine;

2) existing approaches to regulatory and legal support for the protection and protection of the rights of passengers with disabilities, taking into account the adaptation of the positive law of Ukraine to EU law;

3) determination of the role of the state and civil society entities in the formation of a mechanism for ensuring the protection and protection of the rights of passengers with disabilities;

4) determination of the need for guarantees of jurisdictional and alternative protection and protection of the rights of passengers with disabilities and its mechanism.

It has been established that in Ukraine the state of ensuring the rights of persons with disabilities and limited mobility in transport is archaic and does not meet the needs and rule of law, which includes equality and non-discrimination. It is due to the slow evolution of positive law, which preserves the archaic traditions of the transport system, where its governing bodies are endowed with the right of rule-making to implement the idea of inclusion of persons with disabilities in the national law-making process, which is transformed under the influence of the European integration processes, as caused by the adaptation of Ukrainian legislation to EU law.

It is argued that equality and non-discrimination in transport are related (as general principles of the exercise of rights by a passenger with a disability) as a unity of polar opposites: positive (general permission of the passenger's behavior) and negative (general prohibition of discrimination in the carrier's actions). Their manifestation in transport is the right of passengers with disabilities to accessibility and barrier-free transportation.

It is justified that the principle of accessibility of transport services should determine the provision of every person's right to freedom of movement based on

the principle of equality of participants in civil relations, as an opportunity to make a trip «without complications», freely and independently on an equal footing with other passengers. In the EU, it is at the stage of formation. It should be fixed during the adaptation of Ukrainian legislation to EU law and its improvement.

It has been proven that the right of a passenger with a disability to accessibility of transportation should include: the right to accessibility of transportation infrastructure, accessibility of transportation service, availability of information about transportation service and possible assistance, right to assistance in case of need and right to effective legal protection. They must be recognized and fixed at the level of the Central Committee of Ukraine and passenger transportation rules.

The types of barriers (physical and legal and their types) are defined and the need to eliminate them as a means of ensuring the exercise and protection of the rights of passengers with disabilities is substantiated.

It has been proven that the level of harmonization of legislation in the field of ensuring and protecting the rights of passengers with disabilities and limited mobility is uneven on different types of transport and does not meet EU requirements in this area and requires further adaptation.

It was established that ensuring the accessibility of passengers with disabilities and limited mobility has the following components: 1) medical or physiological (creating conditions for a comfortable and uncomplicated life of a person based on the absence of additional or excessive physical exertion compared to a healthy person); 2) social (inclusiveness, which ensures the inclusion of a person in public life. It is based on the ability of a person to independently exercise his rights on an equal basis with other passengers and the absence of discriminatory factors); 3) legal (the ability of law as a regulator of social relations with the help of legal means to influence the behavior of participants in transport relations, ensuring the protection and protection of the rights of passengers with disabilities). Includes: a) guarantees of the exercise of rights by a passenger with a disability; b) guarantees of protection of his rights.

It has been proven that the legal status of a passenger with a disability is determined not only by his legal position as a party to the contract. It has levels and sub-levels: general (legal personality) - special (as a participant in civil relations - as a consumer - as a passenger - as a passenger by means of transport) - special additional (as a person with a disability - as a passenger with a disability - as a passenger with a disability by types of transport) – individual (legal status of a person in a specific legal relationship). They are defined by regulations and by the parties under the contract of carriage of the passenger.

The provision of the principle of equality has been improved in terms of defining not only the equal rights of passengers with disabilities compared to other passengers, but also the equality of their opportunities, in particular, to travel independently, on an equal footing with other passengers without assistance or to receive assistance in the event that such a person needs it .

The definition of discrimination in terms of its understanding as different treatment without objective and reasonable justification for persons who are in the same situation has been supplemented with an additional feature: the impossibility of implementing the idea of equality in activities that do not violate the rights of other persons in terms of content and consequences.

It was determined that the legal relationship for the transportation of a passenger with a disability under the contract is a type of civil binding relative legal relationship that arises from an autonomous voluntary act between the carrier and the passenger, a consumer legal relationship for the satisfaction of the passenger's personal interest in transportation, which determines their regulation by acts of transport legislation, and on matters not regulated by it - the Law of Ukraine «On Protection of Consumer Rights», which provides additional guarantees of passenger rights. Protective legal relations for causing damage to the life or health of a passenger in accordance with the content of Art. 928 of the Civil Code of Ukraine are non-contractual.

Approaches to the definition of a transport service as a good have been improved in terms of supplementing the general features (intangibility of the result

and consumption in the process of provision) with the feature of usefulness (useful activity), and the special feature of its provision by means of a vehicle, which consists in the spatial movement of a person. It is a generic category that includes all services provided in the transport sector. From this, it was concluded that «transport service» and «passenger transportation service» are related as a genus and species.

Transport service as an object of the transport legal relationship is an economic and legal category: it has an economic content and a legal form (the economic basis of the service as a good consumed in the process of its provision is given the appropriate legal regime).

It was determined that the elements of the legal status of a passenger with a disability and limited mobility are: the moment when such a person has this status; determination of her legal and legal capacity, basic rights (as a passenger) and additional rights (as a passenger with a disability).

It is argued that the moment a person acquires the status of a passenger, as well as a passenger with a disability, is the moment of concluding a contract of carriage. This is the moment of purchasing a ticket: in air transport, the moment of its payment (which determines the real nature of such a contract), and in the case of a contract of carriage of a passenger in urban transport, it is the moment of boarding the vehicle. Presentation of documents certifying the status of a person with a disability is the basis for granting benefits (including free transportation). The ticket is proof of the conclusion of the contract (achievement of agreement by the parties on its essential terms) and payment of the fare.

The grounds for terminating the legal status of a passenger with a disability are defined as: proper performance of the contract, termination of the contract by agreement of the parties, termination of the contract at the request of one of the parties, including the passenger's refusal of the contract, termination of the obligation due to the impossibility of its performance. The need to establish the right of a passenger with a disability to withdraw from the contract without financial loss for him is argued, and the grounds for exercising this right are determined,

supplementing Part 1 of Art. 911 of the Civil Code of Ukraine, paragraph 6-1 of the relevant content.

The dependence of the passenger's legal status as a party to the contract on the scope of his legal capacity in accordance with the law is substantiated, which associates with him the ability of a person to enter into a contract and accept its execution. It was determined that a minor and an incapacitated person (may be a person with a disability) cannot independently conclude a contract and accept its implementation (make a trip) without the accompaniment of parents, guardians or adults authorized by them, and minors and persons with limited legal capacity are not restricted in their freedom movement under Art. 313 of the Civil Code of Ukraine, however, the possibility of concluding a contract with them is limited in accordance with Part 2 of Art. 32 of the Civil Code of Ukraine, the need for the consent of parents or guardians to enter into a deed that goes beyond the boundaries of minor domestic affairs. It is proposed to bring the content of Articles 32 and 313 of the Civil Code of Ukraine into compliance.

The need to strengthen the guarantees of the rights of passengers with disabilities by imposing on the carrier the general duty to ensure the rights of the passenger and measures of his legal responsibility is argued. It is proposed to make appropriate changes and additions to Art. 910 of the Civil Code of Ukraine and Art. 920 of the Civil Code of Ukraine.

The need to include in the definition of the content of the «passenger rights protection» category, in addition to the restoration of the violated right, - countering the violation of this right, is substantiated.

It was established that the protection of the rights of passengers with disabilities in the court procedure is limited to the level of the legal status of the party to the contract, determined by the acts of transport legislation, which does not contain guarantees for the exercise of rights and their protection, which determines the consideration by the courts of one category of cases - on the refusal of a passenger to be transported on a preferential route (free) basis.

It has been proven that the use of methods of protecting the rights of passengers under the contract of carriage provided for in Art. 16 of the Civil Code of Ukraine is limited by acts of transport legislation. It is proposed to ensure the right of a passenger with a disability to protect his violated rights by granting the right to compensation for property and moral damage caused by the violation of the right to the availability of a transport service, information about it, assistance or information about it. It is proposed to supplement Part 1 of Art. 911 of the Civil Code of Ukraine in paragraph 9 in the following content: «9) a passenger with a disability has the right to compensation for property and moral damage caused by the violation of the right to the availability of transport services, to assistance and information about them».

It has been proven that the alternative protection of the rights of passengers with disabilities (as a non-jurisdictional form of protection), in addition to self-defense and the claim procedure for resolving disputes between the carrier and the passenger, should include the passenger's refusal of the contract without financial costs for him, the right to which should be enshrined in the acts of transport legislation with reasons: when a passenger with a disability could not use the transport service due to the unsuitability of the vehicle, provided that he was not provided with information about the unsuitability of such a vehicle for transporting passengers with a disability; or in the event that he was not provided assistance in boarding or disembarking from the vehicle, provided that the request for assistance was submitted to the carrier in advance, in accordance with the requirements of the acts of transport legislation, or when the carrier did not take all possible measures aimed at providing help. It is proposed to supplement Part 1 of Art. 911 of the Civil Code of Ukraine, paragraph 6-1 of the relevant content.

On the basis of the positivist approach, according to which protected rights are subject to protection, part 1 of Art. 911 of the Civil Code of Ukraine to supplement paragraph 8, which establishes the passenger's right to the availability of information, transport infrastructure and transport services, assistance in case of need, and made proposals for relevant changes and additions to specialized acts of

transport legislation by types of transport, citing, at the same time, the provisions of these acts regarding ensuring and protecting the rights of passengers with disabilities in accordance with the requirements of EU legislation in this area.

It is argued that the protection of the rights of passengers with disabilities to accessibility should be based on the general norms of the Constitution of Ukraine, which enshrine the principle of equality and social disability (inclusion), and should not be limited to the prescriptions of transport legislation.

It is substantiated that due to the complexity, duration and financial burden, although the effectiveness of the judicial procedure for the protection of passengers' rights, there is a need to support the proposal for the creation of a specialized state body: the Ukrainian Transport Agency for the settlement of disputes under contracts of carriage of passengers with powers of mediation and direct resolution of disputes and protection of rights passengers, including passengers with disabilities. Its activities should receive budgetary funding and be free of charge for persons who turn to it with complaints.

It was determined that in order to ensure a fair compromise of the interests of carriers and passengers, in particular, passengers with disabilities, it is necessary to take into account the proposals of representatives of both participants, in particular, the Public Union «All-Ukrainian Public Association «National Assembly of People with Disabilities of Ukraine».

The text of the work argues for changes and additions to the legislation in the field of ensuring and protecting the rights of passengers with disabilities. They are set out in Appendix B to the work, which contains a consolidated table of the current version and changes to the legislation.

Key words: barrier-free, accessibility, guarantees of the exercise of rights, the contract of carriage of a passenger, ensuring rights, protection of subjective civil rights, non-discrimination, a person with a disability, a passenger, the principle of equality.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

В яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Міняйло Д.Г. Юрисдикційний та альтернативний захист в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2022 р. № 4 (78). С. 122-129.
2. Міняйло Д.Г. Визначення правового статусу пасажирів з інвалідністю як етап формування механізму забезпечення та захисту їх прав за договором перевезення пасажирів. *Правові новели*. 2022. № 18. С. 181-189.
3. Міняйло Д.Г. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 151-158.
4. Міняйло Д.Г. Принцип рівності та недискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 10. С. 781-784.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ДЕТЕРМІНІЗМ ТА СТАН ДОСЛІДЖЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ПРАВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОСІБ З ІНКЛЮЗИВНИМИ ПОТРЕБАМИ.	17
1.1. Транспортна послуга як економіко-правова категорія та об’єкт правового регулювання.....	17
1.2. Принцип рівності та заборона дискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю: філософсько-правовий аспект.....	49
Висновки до розділу 1.....	78
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СФЕРИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЗАХИСТУ ПРАВ ОСОБИ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЯК ПАСАЖИРА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.....	84
2.1. Правовий статус особи з інвалідністю як споживача транспортної послуги за договором перевезення пасажирів: поняття, структура.....	84
2.2. Становлення законодавства України у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення.....	128
2.3. Адаптація законодавства України до європейських стандартів у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення.....	146
Висновки до розділу 2.....	165
РОЗДІЛ 3. ІНСТИТУЦІЙНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.....	169
3.1. Органи державної влади та суб’єкти громадянського суспільства в механізмі забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю.....	169
3.2. Альтернативний захист прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення	185

3.3. Юрисдикційний захист прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення.....	196
Висновки до розділу 3.....	213
ВИСНОВКИ	217
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	222
ДОДАТКИ	252

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЄС – Європейський Союз

ЄСПЛ – Європейський суд з прав людини

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України

ОМС – органи місцевого самоврядування

ПК України – Повітряний кодекс України

САТ – Статут автомобільного транспорту

Статут ВВТ – Статут внутрішнього водного транспорту

СЗ України – Статут залізниць України

ЦК України – Цивільний кодекс України

ЦПК України – Цивільний процесуальний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Перевезення пасажирів різними видами транспорту є одним із способів здійснення людиною права на свободу пересування. Ці перевезення здійснюються на підставі договору перевезення пасажирів. Попри закріплення в ст. 3 ЦК України свободи договору як однієї з основоположних засад цивільного законодавства, правове становище пасажирів як слабкої сторони договору потребує нормативного забезпечення його прав як рівного учасника цивільних відносин. Ще складніша ситуація з забезпеченням прав пасажирів з інвалідністю. Нова хвиля забезпечення їх прав на основі соціальної моделі інвалідності, яка передбачає інклюзію (включеність) у всі сфери людського буття породила парадигму безбар'єрності та доступності транспортної послуги для таких пасажирів. Нажаль, її впровадження в акти транспортного законодавства відбувається дуже повільно, здебільшого під впливом євроінтеграційних процесів та адаптації національного транспортного законодавства до законодавства ЄС у сфері діяльності транспорту та захисту прав пасажирів на різних видах транспорту, притому, здебільшого, вибірково. Розпорядженням КМУ від 14.04.2021 р. № 366-р. було схвалено Національну стратегію зі створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року [148], в якій хоч і було сформульовано принципи безбар'єрності та доступності, проте, упущено питання доступності транспортної інфраструктури, а не лише транспорту; інформації про транспортну послугу та про надавану допомогу; допомоги; не лише для маломобільної групи населення, але й для осіб з інвалідністю (зокрема, з вадами зору та слуху).

Позитивізм, притаманний національній правовій системі, для захисту прав пасажирів з інвалідністю потребує не лише визнання їх прав, але й їх нормативного закріплення та, на рівні формалізованого механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, закріплення гарантій їх здійснення та особливостей захисту

порушених прав. Наразі спектр прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю за транспортним законодавством України є відмінним на різних видах транспорту та містить прогалини у порівнянні з відповідним законодавством ЄС. Закріплені права пасажирів з інвалідністю, здебільшого, не забезпечені гарантіями їх здійснення. Вибіркове забезпечення цих прав обов'язками перевізника не передбачає для нього негативних наслідків невиконання чи неналежного виконання своїх зобов'язань. Захист прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, попри визначення їх правового статусу на загальному рівні (на основі принципів рівності та недискримінації, закріплених Конституцією України та міжнародними актами), орієнтований на обмеження, детерміновані транспортним законодавством (як спеціальної норми). Тож чи не єдиним способом захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є компенсація моральної шкоди на підставі Закону України «Про захист прав споживачів» і виключно з питань, не врегульованих актами транспортного законодавства. Такий стан забезпечення та механізму захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю породжує високу ступінь латентних правопорушень їх прав. Позитивна судова практика обмежується задоволенням вимог про відшкодування моральної шкоди за відмову у перевезенні пільгової категорії пасажирів. Участь громадських організацій з питань забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю є мінімальною.

Актуальність дисертаційного дослідження зумовлена наявністю прогалин в законодавстві та обмеженість правозастосування у сфері визнання, закріплення, забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю за договором перевезення пасажирів, потребою формування наукових підходів до вирішення цих питань на різних видах транспорту.

Теоретичну основу сформульованих у дисертаційному дослідженні положень і висновків становлять аргументи та висновки, зроблені в наукових працях таких вітчизняних та зарубіжних учених, як: С.М. Бервено, Д.В.

Боброва, Т.В. Боднар, І.В. Булгакова, А.В. Волкова, А.Б. Гриняк, У.П. Гришко, І.В. Давидова О.В. Дзера, С.Ф. Демченко, А.С. Довгерт, Ю.О. Заїка, І.Р. Калаур, В.М. Коссаєв, О.О. Кот, Н.С. Кузнецова, І.С. Лукасевич-Крутник, В.В. Луць, Р.А. Майданик, Г.К. Матвеев, А.О. Мінченко, О.М. Нечипуренко, С.О. Погрібний, П.М. Рабінович, С.В. Резніченко, З.В. Ромовська, Г.В. Самойленко, М.М. Сибільов, І.В. Спасибо-Фатєєва, Р.О. Стефанчук, Є.О. Харитонов, Г.В. Цірат, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишка, В.Л. Яроцький, Karutra Arif B. Sholihah, J. Babinard, Sahed Hossen Sajib, B. Gleeson, A. Crudden та ін.

В Україні дослідженню питань правового регулювання перевезень пасажирів присвячено праці наступних науковців: О.М. Нечипуренка «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) [88], А.О. Мінченка «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) [75], Р.Б. Сірко «Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України» (2012) [181], У.П. Гришко «Захист прав споживачів транспортних послуг» (2017) [27], Г.В. Цірат «Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції» (2019) [217], І.С. Лукасевич-Крутник «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України» (2019) [66], Г.В. Самойленка «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» (2020) [175], О.П. Голенко «Правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом» (2021) [21], проте, лише деякі з них торкнулися окремих питань забезпечення та захисту прав пасажирів. Наразі в Україні праць, спрямованих на комплексне висвітлення питань та вирішення теоретичних та практичних проблем забезпечення та захисту прав пасажирів за договором перевезення, немає. Наведене обумовлює вибір теми дослідження та визначає її актуальність та теоретичну та практичну цінність.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Тематика дисертації відповідає Перспективним напрямам дисертаційних досліджень на здобуття ступенів кандидата та доктора наук з юридичних спеціальностей, затвердженим рішенням Президії Національної академії правових наук України від 18 жовтня 2013 року № 86/11.

Дисертаційну роботу виконано в межах комплексних наукових проєктів кафедри цивільного права Запорізького національного університету «Основні напрямки удосконалення законодавства України в умовах євроінтеграційних процесів» (номер державної реєстрації 0115U00710).

Тему дисертаційного дослідження затверджено науково-технічною радою Запорізького національного університету 15 квітня 2021 року (протокол № 10).

Мета і задачі дослідження. *Метою* роботи є розробка нових теоретичних положень, спрямованих на удосконалення механізму забезпечення та захисту прав пасажирів за договором перевезення, формування наукових висновків, спрямованих на розвиток доктрини цивільного права та пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства у цій сфері.

Досягнення поставленої мети зумовлює вирішення наступних *завдань*:

- охарактеризувати транспортну послугу як економіко-правову категорію та об'єкт правового регулювання;
- розкрити зміст принципів рівності та заборони дискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та визначити їх філософсько-правовий аспект;
- визначити поняття та структуру правового статусу особи з інвалідністю як споживача транспортної послуги за договором перевезення пасажирів;
- з'ясувати становлення законодавства України у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення;

- визначити особливості адаптації законодавства України до європейських стандартів у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення;
- розкрити роль органів державної влади та суб'єктів громадянського суспільства в механізмі забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю;
- охарактеризувати альтернативний захист прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення;
- розкрити особливості юрисдикційного захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення;
- внести пропозиції з вдосконалення актів чинного законодавства України у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають щодо забезпечення та захисту прав осіб з інвалідністю за договором перевезення пасажирів.

Предметом дослідження є забезпечення та захист прав осіб з інвалідністю за договором перевезення пасажирів.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційної роботи стали загальнонаукові та спеціально-правові методи наукового пізнання. Діалектичний метод наукового пізнання дозволив пізнавати явища правової дійсності в їх взаємозалежності та взаємодії, зокрема, зміст та елементи правового статусу пасажирів з інвалідністю, механізм забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю (Розділи 1-3). Системний метод використано для правової характеристики транспортної послуги як економіко-правової категорії та об'єкта правового регулювання (п.1.1), визначення поняття та встановлення структури правового статусу пасажирів з інвалідністю (п. 2.1), стану адаптації законодавства України до законодавства ЄС в сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю (п. 2.3), інституційної характеристики забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю (Розділ 3). Структурно-функціональний метод застосовано для визначення ролі

принципів рівності та заборони дискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю (п. 2.1), особливостей механізму забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю, встановлення його елементів та визначення ролі державних органів та суб'єктів громадянського суспільства в його становленні та функціонуванні (п. 3.1). Використання методу правового аналізу надало можливість визначити транспортну послугу як економіко-правову категорію (п. 1.1), провести дослідження адаптації законодавства України до законодавства ЄС у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю (п. 2.2), встановити особливості альтернативного та юрисдикційного захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю (п.п. 3.2, 3.3). Порівняльно-правовий метод використано для виявлення прогалин національного механізму забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю у порівнянні з відповідним механізмом ЄС та окремих іноземних країн (п. 2.1, 2.3, 3.2). Використання методу правового прогнозування дало змогу визначити можливі напрями гармонізації законодавства України до законодавства ЄС в сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю (Розділ 2, п. 3.1, 3.2). Метод моделювання застосовано як універсальний для наукової аргументації пропозицій та рекомендацій, спрямованих на удосконалення чинного законодавства в сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю.

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є наукові праці українських та зарубіжних учених із загальної теорії права, цивільного права, інших галузей системи права України, філософії, економіки та психології.

Нормативною основою роботи є Регламенти ЄС у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів, міжнародні договори, ратифіковані Верховною Радою України, нормативно-правові акти України.

Емпіричну основу дослідження становлять матеріали судової практики національних судів та Верховного Суду України з розгляду справ про захист прав пасажирів з інвалідністю, Рішення Європейського суду з прав людини та судові рішення США, Канади, Німеччини та Індії.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є першою у вітчизняній правовій науці комплексною роботою, присвяченою дослідженню забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення.

У результаті проведеного дослідження сформульовано нові наукові положення та висновки, зокрема:

у перше:

- обґрунтовано, що право на доступність та безбар'єрність перевезень пасажирів з інвалідністю є проявом принципів рівності та недискримінації на транспорті;

- аргументовано, що рівність та недискримінація на транспорті співвідносяться (як загальні принципи здійснення прав пасажиром з інвалідністю) як єдність полярної протилежності: позитив (загальний дозвіл поведінки пасажирів) та негатив (загальна заборона дискримінації в діях перевізника);

- доведено, що право пасажирів з інвалідністю на доступність перевезень повинне включати: право на доступність транспортної інфраструктури, доступність транспортної послуги, доступність інформації про транспортну послугу та про можливу допомогу, право на допомогу у випадку потреби та право на ефективний правовий захист. Вони мають бути визнані та закріплені на рівні ЦК України;

- доведено, що Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням КМУ від 14 квітня 2021 р. № 366-р. потребує удосконалення в частині забезпечення: 1) доступності транспортної інфраструктури; 2) доступності інформації про транспортну послугу та про надавану допомогу; 3) доступності допомоги; 4) права на доступність не лише маломобільною групою населення, але й особами з інвалідністю (наприклад, з вадами зору та слуху).

- доведено, що рівень гармонізації законодавства в сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю

нерівномірний на різних видах транспорту та не відповідає вимогам ЄС в цій сфері та потребує подальшої адаптації;

– встановлено, що забезпечення доступності пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю має складові: 1) медичну чи фізіологічну (створення умов для комфортної та неускладненої життєдіяльності людини, що ґрунтується на відсутності додаткових чи надмірних фізичних навантажень у порівнянні зі здоровою людиною); 2) соціальну (інклюзивність, яка забезпечує включеність особи в суспільне життя. ґрунтується на можливості особи самостійно здійснювати свої права нарівні з іншими пасажирами та відсутності дискримінаційних факторів); 3) юридичну (здатність права як регулятора суспільних відносин за допомогою правових засобів впливати на поведінку учасників транспортних відносин, забезпечуючи охорону та захист прав пасажирів з інвалідністю). Включає: а) гарантії здійснення прав пасажиром з інвалідністю; б) гарантії захисту його прав;

– доведено, що правовий статус пасажирів з інвалідністю визначається не лише його правовим положенням як сторони договору. Він має рівні та підрівні: загальний (правосуб'єктність) – спеціальний (як учасника цивільних відносин – як споживача – як пасажирів – як пасажирів за видами транспорту) – спеціальний додатковий (як особи з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю за видами транспорту) – індивідуальний (правовий статус особи в конкретному правовідношенні). Вони визначені нормативно та сторонами за договором перевезення пасажирів;

– встановлено, що захист прав пасажирів з інвалідністю в судовому порядку обмежується рівнем правового статусу сторони договору, визначеним актами транспортного законодавства, яке не містить гарантій здійснення прав та їх захисту, що обумовлює розгляд судами однієї категорії справ, - про відмову пасажирів в перевезенні на пільговій (безкоштовній) основі;

удосконалено:

– положення принципу рівності в частині визначення не лише рівних прав пасажирів з інвалідністю у порівнянні з іншими пасажирами, але й у рівності їх можливостей, зокрема, здійснити подорож самостійно, нарівні з іншими пасажирами без допомоги або отримати допомогу у випадку, якщо така особа потребує її;

– дефініцію дискримінації в частині доповнення її розуміння як різного поводження без об'єктивного та розумного обґрунтування щодо осіб, які перебувають в однаковій ситуації додатковою ознакою: неможливість втілення ідеї рівності в діяльності, яка за змістом та наслідками не порушує прав інших осіб;

– підходи до визначення транспортної послуги як блага в частині: доповнення загальних ознак (неуречевленості результату та споживання в процесі надання) ознакою корисності (корисної діяльності), та особливої ознаки, - її надання за допомогою транспортного засобу, яка полягає у просторовому переміщенню особи;

– наукові підходи до визначення змісту категорії «захист прав пасажирів» в частині включення до неї не лише відновлення порушеного права, але й протидію такому порушенню;

– наукові підходи до правової характеристики способів захисту прав пасажирів за договором перевезення, передбачених ст. 16 ЦК України в частині визначення, що вибір способів захисту прав пасажирів з інвалідністю обмежено актами транспортного законодавства;

– наукові підходи щодо залежності правового статусу пасажирів як сторони договору від обсягу його дієздатності в частині визнання наявності такої залежності, оскільки закон пов'язує з ним можливість особи укласти договір та прийняти його виконання. Визначено, що малолітня особа та недієздатна особа (особа з інвалідністю з хронічним розладом психіки) не можуть самостійно укласти договір прийняти виконання за ним (здійснити поїздки) без супроводу батьків, опікунів чи уповноважених ними дорослих осіб. Неповнолітні особи та з обмеженою дієздатністю не обмежені у свободі

пересування за ст. 313 ЦК України, проте, можливість укладання ними договору обмежується відповідно до ч. 2 ст. 32 ЦК України необхідністю згоди батьків чи піклувальників на укладання правочину, який виходить за межі дрібного побутового. Запропоновано привести зміст статей 32 та 313 ЦК України у відповідність;

отримали подальший розвиток:

- аргументація, що категорія «транспортної послуги» є родовою категорією, яка включає всі послуги, які надаються в транспортній сфері. З цього зроблено висновок, що «транспортна послуга» та «послуга з перевезення пасажирів» співвідносяться як рід та вид;

- аргументація щодо необхідності посилення гарантій прав пасажирів з інвалідністю покладанням на перевізника загального обов'язку забезпечення прав пасажирів та заходами його юридичної відповідальності. Запропоновано внести відповідні зміни та доповнення до ст. 910 ЦК України та ст. 920 ЦК України;

- підхід, згідно якого до альтернативного захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю (як неюрисдикційної форми захисту), окрім самозахисту та претензійного порядку вирішення спорів між перевізником та пасажиром, запропоновано віднести відмову пасажирів від договору без фінансових витрат для пасажирів, право на яку закріпити в актах транспортного законодавства, зокрема, з підстав: коли такий пасажир не зміг скористатися транспортною послугою через непридатність транспортного засобу для перевезення таких пасажирів за умови, що йому не було надано інформацію, в т.ч. на його запит, про конструктивну непридатність такого транспортного засобу до перевезення пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю; або у випадку, якщо йому не надано допомогу в посадці до транспортного засобу чи висадки з нього, за умови, що запит про допомогу подавався перевізнику завчасно, відповідно до вимог актів транспортного законодавства, або коли перевізником не було здійснено всіх можливих

заходів, спрямованих на надання допомоги такому пасажиру. Запропоновано доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України пунктом 6-1 відповідного змісту;

– позиція позитивізму, за якою захисту підлягають охоронювані права. Для забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю запропоновано ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити п. 8 наступного змісту: «8) пасажирів з інвалідністю, з особливими потребами, включно з обмеженою рухливістю та маломобільні на засадах рівності мають право на доступність: інформації до моменту укладання договору перевезення про умови договору перевезення, включно дату та місце відправлення, маршрут, вартість проїзду, тип та вид транспортного засобу, та можливість здійснити поїздку самостійно, без сторонньої допомоги; під час посадки, перевезення та висадки, - на доступність транспортної інфраструктури та транспорту для безперешкодного самостійного, без сторонньої допомоги здійснення поїздки та отримання допомоги у разі необхідності»;

– позиція, що захист прав пасажирів з інвалідністю на доступність повинен ґрунтуватися на загальних нормах Конституції України, якими закріплено принцип рівності та соціальної інвалідності (інклюзії) та не обмежуватися приписами транспортного законодавства;

– аргументація, що судовий порядок захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю є ефективним, проте, складним, фінансово обтяжливим та тривалим. Підтримано пропозицію створення спеціалізованого державного органу, - Українського транспортного агентства з врегулювання спорів за договорами перевезення пасажирів. Запропоновано надати йому повноваження медіації та безпосереднього вирішення спорів та захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю, фінансування його діяльності покласти на державу;

– за результатами проведеного дослідження запропоновано пропозиції змін та доповнень до ЦК України та актів транспортного законодавства, спрямованих на удосконалення механізму забезпечення та

захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення на різних видах транспорту (Додаток Б).

Практичне значення одержаних результатів полягає у в тому, що основні положення, висновки та рекомендації дисертаційної роботи можуть бути використані у:

- *науково-дослідній діяльності* – з метою подальших наукових досліджень проблем забезпечення та захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів;

- *правотворчій діяльності* – для удосконалення чинного законодавства у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю на основі сучасних цивілізаційних підходів соціальної моделі інвалідності та в процесі адаптації законодавства України до законодавства ЄС в означеній сфері;

- *правозастосовній діяльності* – в діяльності судових органах при вирішенні спорів з захисту прав пасажирів з інвалідністю за договорами перевезення пасажирів;

- *навчальному процесі* – при викладанні у закладах вищої освіти навчальних дисциплін «Цивільне право», «Транспортне право», при підготовці відповідних розділів підручників, посібників, програм тощо.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки результатів дисертаційного дослідження оприлюднено

Публікації. Основні положення та результати дисертації викладено у чотирьох наукових фахових виданнях, визначених МОН України.

Структура та обсяг дисертації обумовлені метою й завданнями дослідження. Робота містить умовні позначення, вступ, три розділи, які охоплюють 8 підрозділів, висновки, список використаних джерел, а також додатки. Загальний обсяг роботи становить 264 сторінки, з них основного тексту – 222 сторінки. Список використаних джерел налічує 250 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ДЕТЕРМІНІЗМ ТА СТАН ДОСЛІДЖЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ПРАВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОСІБ З ІНКЛЮЗИВНИМИ ПОТРЕБАМИ

1.1. Транспортна послуга як економіко-правова категорія та об'єкт правового регулювання

Вирішення завдання встановлення особливостей забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів неможливе без визначення правової характеристики відносин, учасниками яких є зазначені особи та особливостей їх правового регулювання. Наразі загальноприйнятим є підхід визнання структури правовідносин (елементів), складовими елементами яких є суб'єкти, об'єкт та зміст [202, с. 68]. С.О. Погрібний визначив загальноприйнятність триелементного структурування правовідносин, до яких він відніс суб'єктів, об'єкти, суб'єктивні права та юридичні обов'язки суб'єктів [101, с. 159]. Таке твердження не заперечує, а навпаки, конкретизує визначений вище підхід, адже більшість науковців визнають, що «зміст» правовідносин складають суб'єктивні права та юридичні обов'язки [210, с. 85].

Доволі часто науковці підміняють поняття «відносин» та «правовідносин», вживаючи навіть словосполучення «правове регулювання правовідносин» [34, с. 396]. Вбачаємо існування істотної вади такого розуміння, адже за такого підходу може йтися про правове регулювання вже врегульованих правовими засобами відносин. Як зазначив С.О. Погрібний, з моменту завершення першої наукової дискусії про систему права питання щодо визначення об'єкту правового регулювання було вирішене і перестало бути предметом наукових дискусій, а в юридичній літературі загальноприйнятим стало розуміння, що правом регулюються суспільні відносини, а окремі його галузі регулюють певні групи суспільних відносин [2, с. 359]. Ним висловлено точку зору, що суспільні відносини, врегульовані

правом та правовідносини є близькими, проте, не тотожними категоріями. Якщо суспільні відносини він визначає як деперсоніфіковані та узагальнені, типізовані фактичні відносини між певними суб'єктами (соціальні зв'язки), то правовідносини є конкретним зв'язками між конкретними суб'єктами, та, відповідно, є одиничним проявом соціальних зв'язків. З цього ним зроблено висновок, що об'єктом цивільно-правового регулювання є вся сукупність цивільних суспільних відносин, а, відповідно, окремі цивільні правовідносини є складовою цього об'єкта [101, с. 159]. В свою чергу Р.Б. Шишка визначив об'єкти цивільних правовідносин як все те, з приводу чого виникають суб'єктивні права та юридичні обов'язки. Відповідно, до таких об'єктів, щодо яких встановлюється їх режим, він відніс: речі, дії, (роботи та послуги), результати творчої діяльності особисті немайнові блага, природні права, права вимог і т.п. [210, с. 85]. Йому також належить влучний вислів, що безоб'єктних правовідносин не буває, оскільки кожне цивільне правовідношення виникає з приводу конкретних об'єктів, відповідно, лише з їх допомогою суб'єкти цивільних правовідносин можуть задовольняти ті чи інші свої потреби [2, с. 167]. Дійсно, суб'єкти вступають у відносини з приводу певних об'єктів (речей, дій, зокрема, робіт та послуг та інших матеріальних та нематеріальних благ).

Вбачається, що в судженнях С.О. Погрібного та Р.Б. Шишки йдеться про різні порядки та рівні застосування універсальної філософської категорії «об'єкта», - про об'єкт цивільно-правового регулювання та про об'єкт цивільних правовідносин. У першому випадку йдеться про об'єкт цивільно-правового регулювання, яким є цивільні відносини, об'єктами яких, в свою чергу, є об'єкти, визначені ст. 177 ЦК України. Тому в даному випадку у висловлюваннях зазначених науковців протиріччя не вбачається.

Закріплення в ЦК України назви Розділу III Книги Першої «Об'єкти цивільних прав» та визначення в ст. 177 ЦК України видів таких об'єктів породило дискусію щодо співвідношення категорій об'єкти цивільних прав та об'єкти цивільних правовідносин. Висловлювалися підходи визнання їх

тотожними. Дійсно, щось, що не є об'єктом цивільних прав не може бути і об'єктом цивільних правовідносин. В.А. Васильєва та С.М. Бервено, визначаючи матеріальні та нематеріальні блага у якості об'єктів як правовідносин, так і суб'єктивного права, виходили з того, що норми права безпосередньо впливають на суспільні відносини, надаючи їм правової визначеності [208, с. 150]. С.О. Сліпченко звернув увагу на існування в юридичній літературі кількох підходів, зокрема, розуміння правовідносин як особливої форми суспільних відносин, виникаючих внаслідок їх регулювання нормами права та підходу розуміння правовідношення як ідеальної моделі поведінки, якій повинні відповідати реальні відносини, не відкидаючи обидва підходи, зосереджує увагу на сутності самих відносин, які є формою взаємодії суб'єктів в процесі їх діяльності, з чого робить висновок, що норми права, впливаючи на суспільні відносини, де-факто впливають на діяльність (поведінку) їх учасників [183, с. 91]. Ці аргументи лягли в основу тверджень, що: 1) об'єктом правового регулювання є суспільні відносини (поведінка), а метою вступу суб'єктів у ці відносини є задоволення їхніх потреб; 2) об'єктом правовідносин і об'єктом суб'єктивних прав та обов'язків є зміст правовідношення, що свідчить про тотожність їх об'єктів [183, с. 92-93]. Вбачається дискусійним приведення розуміння поведінки до суспільних відносин (їх тотожності) у визначенні об'єкту правового регулювання. Підтримуємо підхід Є.О. Харитонова у розумінні цивільного правового відношення як корелятивного зв'язку між юридично рівними суб'єктами, що є носіями цивільних прав та обов'язків [202, с. 67]. Вбачається, що такий зв'язок і поведінка суб'єктів не можуть визнаватися у якості одного явища буття. Вони є різнопорядковими категоріями. З іншого боку, в контексті визначення механізму правового регулювання суспільних відносин не можна заперечувати того, що в процесі правового регулювання відносин, шляхом впливу на поведінку суб'єктів здійснюється їх правове регулювання як певного зв'язку між такими суб'єктами. Це дозволяє зробити висновок про регулювання відносин через вплив на поведінку суб'єктів. В такому випадку

об'єктом правового впливу є саме поведінка учасників таких відносин (суб'єктів правовідносин). Звертаючись до праці Р.Б. Шишки, в якій він зробив висновок, що поведінку учасників правовідносин неможливо розглядати ізольовано від тих об'єктів, з приводу яких вони здійснюються, тому що така поведінка ніколи не є безпредметною і безцільною, з чого він робить висновок, що саме поведінка і складає об'єкт цивільних правовідносин, в той час як речі, інші матеріальні і нематеріальні блага, у свою чергу, складають об'єкт (чи предмет) відповідної поведінки учасників (суб'єктів) правовідносин [220, с. 8], вбачається зумовленість та взаємопов'язаність зазначених категорій, що свідчить про наявність діалектичного зв'язку між ними. Певну визначеність у розуміння такого зв'язку вніс С.О. Сліпченко, на думку якого метою вступу суб'єктів у правові відносини є задоволення їх певних правомірних потреб. Досягнення зазначеної мети досягається через суб'єктивне право як міру можливої поведінки уповноваженої особи, що забезпечене юридичними обов'язками інших осіб, які кореспондують такому праву. Відповідно, таке суб'єктивне право як «можливість» може розглядатися як спосіб задоволення потреб індивіда (учасника правовідношення). Ним зроблено висновок про співвідношення суб'єктивного права та об'єкту цивільного правовідношення (який розуміється через категорію «блага») як способу задоволення потреб та засобу, де засобом такого задоволення виступають «блага». Підставою для такого висновку слугують аргументи, що матеріальні і нематеріальні блага (об'єкти суб'єктивного права) є тим об'єктом, на який спрямовується діяльність суб'єкта шляхом володіння чи використання ним [182].

Та попри наявність в аргументах С.О. Сліпченка логіки визначення взаємообумовленостей об'єкта правового регулювання, об'єкта права, мети вступу суб'єктів у правовідношення та суб'єктивного права, вбачається за можливе визначення кількох ліній взаємообумовлюючих факторів, які включають «об'єктивне» та «суб'єктивне», «економічне» та «юридичне», «зміст» та «форму», що є характерним для діалектичного підходу пізнання явищ об'єктивної дійсності.

В своїй праці Г.В. Самойленко наблизився до визначення цих зв'язків, звернувшись до категорії «інтересу». На його думку найбільш прийнятною та аргументованою є позиція В.І. Воловик, згідно якої інтерес передбачає усвідомлення суб'єктом потреб і засобів їх задоволення, які існують в об'єктивній дійсності [18, с. 31]. Схожу позицію висловила С.В. Савченко, на думку якої «законний інтерес» допускається, але прямо не гарантується чинним законодавством і є усвідомленням необхідності задоволення своїх потреб в незаборонений законом спосіб [171, с. 48]. З цього Г.В. Самойленко зробив висновок, що законні інтереси перебувають у взаємозв'язку із суб'єктивними правами і юридичними обов'язками, проте, не визначивши їх. Водночас, він зауважив, що складність полягає у тому, що категорія «законних інтересів» «перебуває за рамками деталізованих суб'єктивних прав і юридичних обов'язків учасників правовідносин» [175, с. 240].

Вважаємо, що під потребою людини слід вважати блага, відсутні в певний момент у людини і щодо яких у неї виникає свідоме розуміння необхідності оволодіння ними. Проте, не можна відкидати і «об'єктивного» фактору, зокрема, необхідності певних «благ» для людини незалежно від усвідомлення цього. Йдеться про потребу людини (людського організму) в повітрі, питній воді, харчуванні, справлянні потреб та сні, які є необхідними для її існування. Звичайно, що потреба в цих благах наразі усвідомлена людиною. На рівні так званих «базових» потреб до останніх може бути застосовано за критерієм поділу на суб'єктивні та об'єктивні чинники, відповідно, об'єктивну та суб'єктивну складові, - саму потребу та усвідомлення її необхідності. Наразі загальновідомою є розроблена Абрахам Маслоу теорія ієрархії потреб, яка використовується для моніторингу і цілеспрямованого впливу на поведінку людини. Однією із концептуальних ідей цієї теорії є ідея, що незадоволені потреби спонукають людину до дій, а задоволені навпаки, не мають мотивувального впливу на людину. Так звана піраміда або ієрархія потреб Маслоу має базовим рівнем фізіологічні потреби, породжені фізіологією людини, які вона повинна задовольняти для

підтримання свого існування. Вищим після фізіологічних рівнем задоволених потреб ним визначено потребу безпеки, зокрема, безпечного способу існування та життя, яка включає захист від фізіологічних і психологічних небезпек навколишнього світу та впевненість в такій безпеці у майбутньому. Потреба належності і причетності включає прагнення людини до участі у суспільному житті, у спільних діях чи участі в об'єднаннях груп чи колективів людей. Потреба визнання і самоствердження характеризується прагненням визнання та поваги, професіоналізму та впевненості в собі. Потреба самовираження характеризується прагненням людини до творчості в широкому розумінні, у зростанні та пошуку удосконалення своїх здібностей та можливостей.

Вважається, що теорія Маслоу дає відповіді на питання, що лежить в основі інтересів і дій людей. Водночас, її вадою є: відсутність відповіді на питання про природу зазначених потреб, абстрактність та абсолютизація ієрархічності потреб без урахування індивідуальних особливостей людей.

Аналіз зазначених підходів дозволяє визначити, що базовою категорією є благо, як матеріальна основа задоволення потреб людини, де під «матеріальним» розуміємо, виходячи з загальнофілософського підходу визначення «матерії», існування чогось «суцього», що має об'єктивовану форму свого вираження. Такий підхід відповідає змісту положень ст. 177 ЦК України, яка визначає широке коло форм (видів) благ як об'єктів суб'єктивних прав. Усвідомлена потреба та суб'єктивна оцінка «бажання» заволодіння певним благом є інтересом особи. По суті, цей інтерес є в такому контексті «мотивацією» особи до певної поведінки, скільки сам по собі інтерес може бути реалізованим чи нереалізованим саме в поведінці людини. Звичайно, інтерес не варто синонімізувати з метою, адже остання включає в себе окрім прагнення володіння певним благом постановки завдання заволодіння ним, а відповідно, прогнозування та визначення способів досягнення зазначеної мети. Саме мета закладає основу для пошуку тих дій, тієї поведінки, які б мали в необхідному причинно-наслідковому зв'язку привести до бажаної мети

задоволення потреби, потреби в певному блазі. Задоволення певної потреби можливе як особою самотійно, так і в правовідношенні, в якому потреба однієї особи задовольняється діями іншої, зобов'язаної особи. Так, наприклад, мета особи дістатися певного пункту призначення чи у подорожуванні може бути реалізована особою самотійно (пішки, чи за допомогою власного транспортного засобу), або ж шляхом транспортування (перевезення) цієї особи іншою особою, тобто, в зобов'язальному правовідношенні. Звичайно, і подорожуючи самотійно, особа перебуває в правовідносинах з іншими суб'єктами права, але в даному контексті ці правовідносини мають характер абсолютних, а їх зміст складають суб'єктивне право особи на свободу пересування та кореспондовані йому обов'язки невизначеного числа інших суб'єктів не перешкоджати цій особі у здійсненні нею свого особистого немайнового права. Напроти, у відносному правовідношенні, яке виникає за договором перевезення пасажирів, праву пасажирів бути доставленим кореспондований обов'язок перевізника здійснити доставку пасажирів до пункту призначення. За таких обставин дія особи, спрямована на вступ у правовідносини з іншими особами з метою заволодіння певними благами для задоволення своїх потреб є юридичним фактом, який породжує правовідношення за участю кількох суб'єктів щодо певного об'єкту (блага), яким задовольняється інтерес у задоволенні певної потреби. Іншими словами, за договором перевезення пасажирів виникає цивільне зобов'язальне відносне правовідношення. Водночас, не всяке зобов'язання, яке виникає у зв'язку із виконанням договору перевезення пасажирів є договірним. Так, у випадку завдання шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів виникає позадоговірне зобов'язання, врегульоване Главою 82 ЦК України.

Важливим елементом структури правовідношення є його зміст, а саме суб'єктивні права та обов'язки. Саме вони і визначають міру дозволеної, допустимої чи необхідної поведінки. Останню якраз і варто розглядати у якості об'єкту правового регулювання, оскільки саме вона і піддається впливу

через інструменти та засоби правового регулювання, зокрема, приписи, зобов'язання, заборони, стимули та ін. Г.В. Самойленко в дисертаційному дослідженні аргументував, що основними засобами (інструментами) впливу на поведінку осіб у правовідношенні є: 1) дозволи; 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції [175, с. 14]. На погляд С.О. Погрібного суб'єктивні права та юридичні обов'язки є третім елементом механізму правового регулювання цивільних відносин. Саме вони складають юридичний зміст цивільних правовідносин, який є підґрунтям для їх фактичного змісту – поведінкових актів учасників правовідносин із здійснення суб'єктивних прав та виконання юридичних обов'язків [101, с. 47]. В такому твердженні вбачається розподіл юридично закладеної моделі поведінки суб'єктів-учасників цивільних правовідносин, вираженої в їх суб'єктивних правах та обов'язках та фактичної поведінки (так званих поведінкових актах), яка або відповідає, або не відповідає такій «ідеальній» внормованій моделі поведінки.

В юридичній літературі триває дискусія щодо співвідношення «реальних» відносин і «правовідносин» та первинності одного з них, а відповідно, первинності норми, що породжує правовідношення чи відношення, врегульованого правовою нормою. Узагальнюючий висновок визначав єдність змісту і форми, де правова форма надається існуючому суспільному відношенню в процесі правового регулювання.

С.О. Погрібний звернув увагу, що наявність самих лише прав та обов'язків у учасників не породжує безпосередньо правових наслідків [101, с. 47]. Звичайно, що такі наслідки породжуються діями особи, які є юридичними фактами і з наявністю яких саме норма пов'язує настання юридично значимих наслідків, серед яких основну роль відіграє правовідношення. Врешті, С.О. Погрібний зробив висновок, що четвертим елементом механізму правового регулювання цивільних відносин є поведінка учасників цивільних правовідносин з реалізації їх суб'єктивних прав та обов'язків. Водночас, він звернувся до положень ст. 12-14 ЦК України про здійснення цивільних прав.

Такий підхід не сприяє єдності застосування дефініцій, які повинні бути точними та не допускати ситуацій, коли їх неправильне використання призводить до термінологічної плутанини. Оскільки законодавець в ст. 12-14 ЦК України застосував термін «здійснення цивільних прав», то в відповідному контексті варто застосовувати саме термін «здійснення», а не «реалізація». Проте, такий підхід є дискусійним. Н.О. Давидовою висловлена позиція визнання поняття «реалізації» родовою категорією, яка включає в себе і здійснення, і охорону, і захист [29, с. 89]. Окремі вчені висловлювали близькі до такого підходу точки зору, проте, відмінні. Так, О.В. Зайчук, пояснюючи зміст поняття «реалізація права», визначає форми і способи впливу на поведінку суб'єктів права, серед яких додержання, виконання, використання та застосування [42, с. 451]. Вбачаємо, що контекстуально йдеться про форми та способи реалізації правової норми (зміст якої містить права та обов'язки учасника правовідносин, відповідно до яких останній повинен або не порушувати приписи правової норми, або виконувати закладені в ній приписи, або обирати допустиму чи незаборонену модель поведінки) в поведінці особи. О.В. Розгон під здійсненням права, про яке йдеться в ст. 12 ЦК України розуміє поведінку по реалізації тих правомочностей, які входять до змісту суб'єктивного права. При цьому, автор визначає, що поведінка уповноваженої особи є способами здійснення суб'єктивного права. Звертає увагу визначення у якості центрального елементу здійснення будь-якого суб'єктивного права свободи вибору особою відповідної поведінки. Є аргументованим підхід автора до визначення, що можливості особи не є безмежними, що зумовлено наявністю меж свободи вибору особи способу здійснення права, визначених характером приписів правової норми, яка може містити приписи діяти певним чином, умови, за яких можливе здійснення особою суб'єктивного права чи навіть заборони певної поведінки [17, с. 129-130].

Термін «реалізація» пропонуємо застосовувати в контексті «реалізації правової норми», оскільки здійснення суб'єктивного права (межі здійснення якого визначені змістом приписів правової норми) є однією з її форм.

Звертаючись до «поведінкових актів» та поведінки, про які йшлося в роботах С.О. Погрібного, ми вдалися до спроби пізнання сутності поведінки і її правової характеристики. Розуміючи, що з точки зору причинно-наслідкових зв'язків сама по собі поведінка є наслідком певної свідомої та волевої діяльності, ми звернулися до аналізу праць науковців. Нашу увагу привернула праця В.А. Ойгензихта під назвою «Воля та волевиявлення» [91]. В ній він звертається до визначення основи, бази волі та волевиявлення. Дійсно, здебільшого, науковці звертаються до категорій «волі», «волевиявлення» та оперують ними. Проте, основною сферою звернення до волі та волевиявлення відбувається в контексті правового аналізу правочинів, де одним із критеріїв їх дійсності (чинності) закон визначає відповідність волевиявлення внутрішній волі та свобода такого волевиявлення (воно має бути вільним) (ч. 3 ст. 203 ЦК України). В такому підході є сенс, адже відповідно до ч. 1 ст. 202 ЦК України правочином є дія особи, спрямована на набуття, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків, тобто, поведінковий акт. Але тут виникає закономірне питання щодо передумов та підстав такого поведінкового акту. Вдаючись до вивчення його психологічних аспектів, вбачається існування, щонайменше, двох основних теорій, - ідеалістичної, яка визначає першоосновою «душу» та розуміє волю станом душі (вважається, що базовою є ідея, яка і визначає волю людини, імпульс до дій, а воля є переходом від бажання до дій), та матеріалістичної. Представники останньої інколи прагнули навіть замінити «волю» «мисленням». Такий підхід виявився дискусійним, адже, ці категорії хоч і є взаємопов'язаними, проте, різнопорядковими. Мислення є проявом свідомості, яка є функцією матерії, зокрема функціонування головного мозку. На переконання В.А. Ойгензихта воля як сторона свідомості (єдності хвилювання та знання, - відображення в психіці зовнішнього світу) детермінована потребами та мотивами. Відповідно, свідомість визначає свідомість поведінки, але не визначення здатності людини керувати своїми діями [91, с. 13-14]. Імпонує точка зору А.І. Щербакова, згідно якої воля є стороною психічної діяльності, яка отримує свій прояв в

цілеспрямованості рухів, дій, поступків, поведінки людини [Error! Reference source not found., с. 6]. На переконання В.А. Ойгензихта не можна зводити волю виключно до прийняття рішень. Він аргументував, що воля є неподільним психологічним процесом. Водночас, він вирізняв психічні компоненти та об'єктивні дії, зокрема, поведінку, в якій реалізується здійснення поставленої мети, виконання прийнятого рішення. Визнаючи наявність стадій розумового процесу, він зробив висновок, що воля не є простою сукупністю таких стадій, а є єдиним процесом психічного регулювання поведінки [91, с. 17]. Виходимо з позиції, що свідомість є однією із форм матерії, яка характеризується здатністю до світовідображення та мислення, одним із проявів якого, в свою чергу, є воля, яка характеризується здатністю до прийняття рішень та цілеспрямованого керування діями (власною поведінкою). Іншими словами, свідомість дає «матеріальну» основу для процесу мислення, однією із форм прояву якого є воля. Не заперечуючи підходу В.А. Ойгензихта щодо визнання волі єдиним психологічним процесом регулювання поведінки, вважаємо, що ця характеристика відображає так би мовити, внутрішній аспект розумової діяльності свідомості як такої, що, врешті, зводиться до процесу самого мислення. Зовнішній же аспект такої розумової діяльності полягає у формуванні прагнень, бажань, інтересів, мети та прийняття рішень. Проте, сама по собі воля не породжує ніяких наслідків безпосередньо, оскільки за ідеалістичного підходу зводиться до «ідеї». Втілення цієї ідеї в реальне буття повинне пройти, щонайменше, стадію волевиявлення та/чи продовжитися поведінковим актом. Вочевидь, що волевиявлення і є проявом волі особи, детермінованої потребами, інтересами та метою. Такий висновок виявився дискусійним в науці. В.А. Ойгензихт проаналізував праці В.І. Селіванова, в яких він визначив волю регулюючою функцією мозку, яка виражається в здатності людини керувати своєю поведінкою та М.М. Філіппова, який визначив три ознаки сутності «волі»: здатність до бажаних свідомих дій, регулююче джерело, здатність активізувати діяльність та зробив висновок, що фізіологічно людина має особливий внутрішній інтелектуальний устрій, який

поєднує два апарати: мислячий – розум та вирішуючий і приводячий рішення в дію – волю [91, с. 18]. Вагому роль в теорію «волі» вніс свого часу С.Л. Рубінштейн, на переконання якого воля виконує регулятивну роль, яку умовно можна поділити на дві складові: спонукальне та виконавче регулювання, що було піддано критиці В.А. Ойгензихтом на тій підставі, що регулятивний процес єдиний на обох етапах – спонукання та виконання [91, с. 24]. Автор, визначаючи причини (детермінанти) поведінки, дійшов висновку, що потреби не є визначальними для поведінки особи, хоча їх роль не можна применшувати, адже причина (потреба) не може діяти без людини. Тому він аргументовано доходить висновку, що об'єктивну основу поведінки, а на наше переконання, передумову, складають потреби людини, щодо яких у свідомості людини відбуваються розумові процеси (єдиний психологічний процес), які і становлять суб'єктивну основу поведінки особи, яка, щоправда, детермінована не лише потребами, але й емоціями та психологічними настановами (в тому числі, в процесі навчання та виховання, формування правової свідомості та культури) [91, с. 25-26]. Роль останніх не варто відкидати та недооцінювати в механізмі правового регулювання. Звертає увагу позиція науковця, що потреби саме детермінують (впливають на волю людини), постановку мети і завдань, прийняття рішень, але не безпосередньо визначають волю, а відтак, і поведінку особи. Виходимо саме з такого розуміння. Визначаємо спірність підходу поєднання в категорії «волі» здатності активувати дії та здатності до свідомих дій (по суті, активації дій та самих дій). Вважаємо, що підхід визнання за волею саме аспекту «активації» дій є найбільш аргументованим, оскільки дії є вже наслідком вольового процесу. Звичайно, невірним було б стверджувати, що ці дії (поведінка) перебувають поза межами вольового процесу, оскільки в процесі діяльності (здійснення суб'єктивних прав чи юридичних обов'язків) відбувається процес вольового контролю над діями (поведінкою) та управління ними.

Наведене дає підстави для висновку, що об'єктом правового регулювання є саме поведінка особи. Правове регулювання є впливом (за

допомогою інструментів та засобів правового регулювання) на неї (поведінку особи) через свідомість та волю людини. Воля детермінована потребами, емоціями та психологічними настановами та включає розумовий та спонукальний аспекти. Вона виконує єдину регулятивну щодо поведінки особи функцію на всіх стадіях такого єдиного психічного процесу регулювання. Воля особи, яка регулює її поведінку, здебільшого, звернена на визначення та досягнення певної мети, пошуку способів її реалізації, що має задовольнити потреби та інтереси такої особи. Для досягнення зазначеної мети особи можуть вступати в правовідносини щодо певних об'єктів цивільних прав. С.О. Сліпченко систематизував наукові підходи щодо визначення об'єкта суб'єктивних цивільних прав (об'єкта цивільних правовідносин) [182]. Звертає увагу різнополярність підходів науковців з цього питання. Та попри наявний в їх поглядах антагонізм, всі вони не позбавлені логіки та належної аргументації.

Згідно речової концепції об'єктами цивільних правовідносин є речі як об'єкти матеріального світу (просторово обмежені предмети, які можливо відчуті за допомогою тактильних відчуттів).

Поведінкова концепція об'єкта (або теорія об'єкта дії Я.М. Магазинера) змістовно зводиться до визнання об'єктом цивільних правовідносин не об'єктів матеріального чи нематеріального світу, а саме поведінки, дій суб'єктів щодо таких об'єктів (матеріальні та нематеріальні блага). Представники цієї концепції диференціюють два види поведінок: поведінку суб'єктів у взаємодії між собою (утворює зміст цивільного правовідношення) та поведінку суб'єктів щодо матеріальних чи нематеріальних благ (є об'єктом правовідношення). Попри дискусійність останньої концепції, важко заперечувати, що сам по собі об'єкт цивільних прав, особливо якщо йдеться про речі, роботи та послуги, не породжує наслідків для учасників цивільного правовідношення за межами діяльності щодо таких об'єктів. За такого підходу вважається, що дія (діяльність, поведінка) суб'єктів є визначальною у встановленні об'єкту цивільного права (правовідношення). Недарма ще древні

римські юристи визначали коло дій зобов'язаної особи в зобов'язальному правовідношенні: *facere, dare, praestare* (передати, надати, зробити). Прибічником цієї теорії є Г.В. Самойленко, який вважає її найбільш аргументованою через врахування того, що саме поведінка учасників, яка і є об'єктом правового впливу, направлена на досягнення ними мети «взаємодії» (правовідношення), – задоволення їх потреб та інтересів через об'єкти цивільних прав. На його думку саме ця теорія дозволяє поєднати мету і засіб її досягнення, які і формують зміст правовідношення, який в свою чергу конкретизований в суб'єктивних правах та обов'язках учасників [175, с. 151].

Наведені концепції належать до моністичних теорій. Їм протиставлена дуалістична, або множинна теорія, яка є проміжною між двома вищезазначеними та поєднує їх. Науковці, які поділяють такий множинний підхід, до об'єктів цивільного права відносять і речі, і дії, і нематеріальні блага. Загалом, такий підхід було сприйнято законодавцем, який в ст. 177 ЦК України формалізував його. Витоком цього підходу є концепція множинності, яка під об'єктами цивільних прав визнає будь-які явища як зовнішнього, так і внутрішнього світу людини. Якщо умовно такий підхід можна прийняти, то пропозиція визнання людини, що підпорядковується волі іншої, об'єктом цивільних правовідносин викликає заперечення, адже усталеним є підхід недопустимості позбавлення особи її правосуб'єктності (визнання суб'єктом права), що закріплено в ст. 1 Загальної Декларації прав людини при визнанні права на повагу до людської гідності [40].

Осторонь від зазначених концепцій стоїть теорія об'єкта як правового режиму. Та попри неприйнятність, на перший погляд, цієї теорії, вона не позбавлена права на існування, адже є доволі аргументованою. Якщо виходити з розуміння правового режиму сукупністю позитивно-правових приписів як імперативних, так і диспозитивних норм, які встановлюють допустимість та межі домагань суб'єктів, міри та допустимості їх можливої поведінки, визначаючи їх права та обов'язки шляхом встановлення дозволів, заборон та інших приписів щодо того об'єкта (явища дійсності), щодо якого вони

встановлені, то заперечень не виникає. Вбачається, що автори теорії об'єкта як правового режиму розглядають вирішення проблеми об'єкта цивільних прав через призму критерію самого об'єкта, де визначальним є правовий режим як поведінка, допустима щодо нього. За великим рахунком ця теорія тяжіє до поведінкової теорії та абсолютизує саму допустиму поведінку, не враховуючи що така поведінка можлива виключно щодо того, що може безпосередньо визнаватися об'єктом цивільного права. С.О. Сліпченко обґрунтував, що наразі найбільш аргументованою та визнаною, зокрема, закріпленою в ст. 177 ЦК України є теорія об'єкт-благо. Згідно цієї теорії об'єктом цивільних правовідносин (суб'єктивного цивільного права) є матеріальні та нематеріальні блага (речі, у тому числі гроші та цінні папери, інше майно, майнові права, результати робіт, послуги, результати інтелектуальної, творчої діяльності, інформація, а також інші матеріальні і нематеріальні блага). Визначивши під благом все те, що об'єктивно існує та завдяки своїм корисним властивостям здатне задовольняти потребу особи, ним визначено характерні ознаки, властиві категорії «благо», зокрема: 1) явище об'єктивної дійсності; 2) наявність корисних властивостей; 3) ці властивості повинні мати здатність задовольняти потреби особи; 4) їх наявність та доступність, що дозволяє задовольняти означені вище потреби; 5) відособленість від інших об'єктів; 6) можливість цих об'єктів задовольняти потреби не лише в силу їх властивостей, але й в силу закріплення в правових нормах, враховуючи властивості таких благ, допустимості існування щодо них суб'єктивних прав та обов'язків [182]. По суті, шоста ознака є відображенням теорії об'єкта як правового режиму, за тією різницею, що такий режим є не визначальним, а є однією з ознак, властивих об'єкту, який визначений автором як благо. Така теорія була підтримана більшістю науковців. Якщо Р.Б. Шишка визначив, що кожне цивільне правовідношення складається з приводу конкретних об'єктів, і лише з їх допомогою суб'єкти цивільних правовідносин можуть задовольнити ті чи інші потреби [24, с. 167], а то Є.О. Харитонов визнав під об'єктом цивільного правовідношення матеріальне або нематеріальне благо, з приводу якого воно

виникає [203, с. 103], то Я.М. Шевченко удосконалила зазначену теорію, запропонувавши розуміння взаємозв'язку та взаємозалежності «блага» та «поведінки» шляхом визначення «трансмисії», за якою об'єктом цивільних правовідносин є матеріальні та нематеріальні блага, які є предметом діяльності суб'єктів цивільного права [209, с. 65], поєднавши, тим самим, множинну теорію та теорію об'єкта-блага.

Серед інших об'єктів цивільних прав ст. 177 ЦК України визначає послугу. В контексті дослідження вирішення завдань дослідження забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення неможливе їх вирішення без вирішення базових питань щодо об'єкту правовідношення, в якому повинні забезпечуватися та здійснюватися права пасажирів з особливими потребами – пасажирів з інвалідністю. Визначенню об'єкта правовідношення, яке виникає за договором перевезення пасажирів присвятив свою увагу Г.В. Самойленко. Він вдався до аналізу цього правовідношення, керуючись комплексним підходом розуміння його економічного змісту та правової форми. Ним зроблено висновок, що об'єднуючою метою правовідношення за договором перевезення пасажирів є його доставка до пункту призначення, а способом досягнення цієї мети є надання транспортної послуги [175, с. 103].

Г.В. Самойленко, опираючись на працю К. Маркса, який сферу діяльності транспорту визнавав четвертою стадією виробництва, зробив висновок, що «транспорт є необхідним елементом виробничого процесу і процесу обігу» [175, с. 27]. Дійсно, наразі а ні виробничий процес, а ні сфера обігу товарів немислима без діяльності транспорту. Тим не менше, навряд чи можна вважати транспортування стадією чи елементом виробництва, так само, як і обігу товарів. Об'єктивно, що сфера транспортної діяльності виконує самостійне місце, роль та завдання. Транспортна діяльність з перевезень пасажирів знімає таку напругу, адже хоч пасажирів і можна розглядати в глобальному розумінні як працівників, які приймають участь у сфері виробництва та як споживачів у сфері обігу товарів, проте, в межах існуючих

самостійних правовідносин саме перевізник і пасажир є суб'єктами правовідношення з перевезення пасажирів. Відтак, визначається їхній правовий зв'язок, об'єкт (транспортна послуга як благо), з приводу якого вони вступили у правовідношення та виникаючі в ньому суб'єктивні права та юридичні обов'язки учасників (зміст правовідношення).

С.О. Сумкін, визначаючи сутність транспортної послуги визначив, що при перевезенні пасажир переміщується з пункту відправлення до пункту прибуття за допомогою транспортного засобу. Метою перевезення, транспортної діяльності, є переміщення перевізником особи пасажирів у просторі. Варто погодитися з його висновком, що пасажир набуває нематеріальних благ у вигляді задоволення його потреби у перевезенні як позитивний результат такої діяльності. В процесі такої діяльності чи в її результаті новий матеріалізований об'єкт не виникає [188, с. 270-271].

Та вдаючись до економіко-правової характеристики транспортної послуги вважаємо за доцільне звернутися спершу до аналізу базової категорії послуги, а потім до транспортної послуги як однієї з її видів.

Т.І. Данилюк, визначаючи економічну сутність категорії «послуга», зробила висновок, що попри наявність чисельних наукових розвідок та визначень «послуги», загальноприйняте його визначення наразі відсутнє. Такий стан пояснюється тим, що наразі сутність послуги розглядається з різних точок зору: як економічної категорії; як виду діяльності; як сфери; як грошового потоку [30]. Найбільш поширеним є формулювання послуги як економічної категорії. Термін «послуга» був вперше використаний Ж.Б. Сеєм у його «*Graite d'Economic Politique*» у 1803 році. На початку XIX ст. французький економіст Фредерік Бастіа почав розглядати послуги у якості діяльності людей, яка передбачається для людей і споживається ними. Така діяльність матеріалізується у споживчій вартості, тому послуга постає як товар [30]. І.В. Калачова акцентувала увагу саме на результати такої діяльності, які поділяються на товари і послуги [48, с. 24]. В науці було висловлено і інший підхід, за яким результатом будь-якої діяльності є «товар» який включає в себе

«продукт» як товар, який має уречевлену натуральну форму та «послугу», яка її не має. Такий висновок заслуговує на схвальну оцінку, оскільки послуга хоч і не має матеріалізованої уречевленої форми, проте, передбачає наявність корисного ефекту, блага, яке споживається в процесі її надання. На сьогоднішній день більшість дослідників в галузі економічної науки визнають товар засобом задоволення потреби або бажання, поділяючи його за ступенем матеріальності на фізичні товари (які мають матеріальне втілення) та послуги (дії, вигоди або задоволення, яке отримує споживач без матеріального володіння товаром). Існує підхід визнання їх засобами вирішення проблем споживачів [180, с. 16]. О.С. Сенишин та О.В. Кривешко за критерієм задоволення потреб та бажань до «товару» віднесли місця, організації, види діяльності, ідеї та, навіть, особистості [180, с. 148, 155]. Останнє, звичайно, викликає заперечення, оскільки є недопустимим визнання людини товаром. Інша річ, - кваліфікація чи здібності спеціаліста, в яких може бути потреба для задоволення, наприклад, виробничої необхідності.

За визначенням Г.В. Белінської та С.І. Гусарова в економічній науці послуга розглядається як: економічна категорія, вид діяльності, сфера, грошовий потік. Ця категорія пов'язується з результатом дії, заходом або взаємодією, що відрізняє її від інших економічних одиниць та товарів. Здебільшого, послуга розглядається і як процес, і як його результат [8, с. 2]. К.В. Антонюк критикувала підхід визнання послуги процесом, що поєднує одночасне надання та отримання іншими суб'єктами благ для задоволення потреб, переважно у нематеріальній формі та на комерційній основі. Нею запропоновано три особливості послуги: вона є результатом, а не процесом діяльності по задоволенню потреби; має комерційний характер; нематеріальний результат [3, с. 47]. І.В. Калачова висловила позицію, що послуга є результатом економічної діяльності, що не має матеріально-речової форми та задовольняє потреби особи чи спільноти [48, с. 24]. Л.П. Хмелевська також визначає послугу як діяльність, яка виконана для задоволення чийось потреб [201, с. 32]. Вона визначила послугу товаром, специфіка якого

виявляється у фізичній неосяжності, невіддільності від свого джерела, у неможливості накопичення та зберігання, в індивідуальності та плинності якісних характеристик, у відсутності речового змісту (це лише діяльність, а не продукт) [201, с. 57].

І.А. Петрова та О.С. Донцова, визначаючи сутність категорії послуга за економічним критерієм, дійшли висновку, що наразі відсутнє єдине загальноприйняте розуміння послуги як економічної категорії, що зумовлене: визнання послугами усіх економічних благ, які знаходяться поза сферами промислового або сільськогосподарського виробництва; об'єднанням різних дій на різні об'єкти до одного класу економічних благ; універсальністю послуги як об'єкта, межі якого змінюються в різних сферах господарювання під впливом економічних нестабільних умов [95, с. 75]. Врешті, ними зроблене визначення послуги як виду корисної діяльності, яка не створює матеріальних цінностей, а головним їх критерієм має неловимий характер створеного в цій сфері продукту. На їх переконання не всі види послуг є невідчутними, а тому в основу дефініції поняття «послуга» не можна ставити її нематеріальність [95, с. 75]. Визначення «невловимого характеру» створеного продукту без його пояснення створює невизначеність абстракції, що в силу відсутності конкретності чи дискретності не дозволяє пізнати сутність цього явища. Відсутність прикладів, чи, принаймні, визначення ознак, за якими певний вид діяльності, яка породжує «відчутність» та «матеріальність», не дозволяє відмежувати такий вид послуг від робіт, оскільки матеріалізованість або уречевленість результату якраз і є характерною ознакою роботи як виду діяльності. Вони визначили, що в економічній науці послуга визначається як діяльність, дії, функції, економічні відносини та блага, де кожне з них опосередковується відповідною правовою формою [95, с. 75]. Такий підхід наразі не підтримується правниками. Висловлюємо позицію, що в контексті визначення сутності «послуги» дії та діяльність є синонімічними категоріями, а корисна діяльність загалом визнається благом. Заперечення викликає розуміння послуг як економічних відносин, оскільки не може визнаватися

правовідношенням той об'єкт цього ж правовідношення, з приводу якого суб'єкти (особи) вступили в нього. Під функціями традиційно визначається напрямок діяльності, а не сама діяльність, тому саму послугу з її спрямованістю навряд чи варто ототожнювати.

К.В. Антонюк систематизувала визначення «послуги» як економічної категорії, навівши визначення, дані 13 науковцями: від розуміння її як цілеспрямованої дії економічного змісту, результат якої виражається в термінах споживання вартості та проявляється як задоволення конкретної потреби людини; будь-якого заходу або вигоди, яку одна сторона може запропонувати іншій і яка невловима та не приводить до заволодіння чим-небудь; зміни в положенні інституціональної одиниці, яка сталася внаслідок дій і на основі взаємної угоди з іншою інституціональною одиницею; діяльності, яка не створює самостійного продукту або матеріальних цінностей; нематеріальні активи, вироблені з метою збуту, або ж процес, що включає набір невловимих дій; дія або діяльність, що здійснена одним суб'єктом в інтересах іншого суб'єкта; споживчі вартості, які надходять на ринок і переважно не мають уречевленої форми; вид діяльності, який задовольняє певну людську потребу, може мати або не мати матеріальну форму та тісно пов'язаний з виробництвом товарів або повністю самостійно оформлений [3, с. 47]. Попри те, більшість науковців тримаються позиції, що послуги є діяльністю, спрямованою на задоволення людських потреб, яка не має матеріальної форми.

Т.І. Данилюк виокремила характерні ознаки, властиві послугам. Серед них: 1) вид діяльності або праці; 2) в процесі надання не створюється новий продукт, але змінюється стан або якість уже існуючого; 3) є благом не у формі речей, а у формі діяльності [30]. Друга ознака є дискусійною, адже як створення нової речі, так і перетворення існуючої речі призводить до зміни стану речі і може оцінюватися як «уречевленість» результату, а отже, бути характеристикою «робіт», а не послуг. Третя ознака також є дискусійною через незавершеність характеристики «діяльності». Визначаємо, що сама по собі

діяльність, яка не має результату чи користі, не має сенсу. За таких обставин авторка повинна була визначити цю особливість, тим паче, що вона використовує категорію «блага». Пізніше цей недолік нею було усунено. Нею зроблено висновок, що до послуг відносять блага, які пропонуються, як правило, не у вигляді речей, а у вигляді корисної діяльності. Ознака «корисності» в даному випадку є дуже важливою. Саме на цю особливість звернув увагу С.О. Сліпченко, визначаючи, що буквальне значення слова «благо» розкривається як «добро», як «те, що є корисним» і т.п. Ним зроблено закономірний висновок, що «благо – це те все, що об'єктивно існує й завдяки своїм корисним властивостям здатне задовольняти потреби суб'єкта» [183, с. 73]. Він опирається на точку зору К. Менгера, що все, що здатне задовольнити потребу людини, є корисністю, яка, будучи усвідомленою й пристосованою до задоволення потреб, є благом. К. Менгер в своїх підходах опирається на причинний зв'язок корисностей з речами, здатними задовольнити людські потреби. Він визначив чотири умови-ознаки, які необхідні для визнання певного «предмету» благом, або щоб він набув характеру блага (Guterqualitat): 1) наявність людської потреби; 2) властивість предмета для того, щоб його можна було поставити в причинний зв'язок з задоволенням цієї потреби; 3) пізнання людини цього причинного зв'язку; 4) можливість розпоряджатися предметом таким чином, щоб дійсно вживати його для задоволення такої потреби [73]. Тут застосовано суб'єктивний підхід. Він є спірним та дискусійним, адже здатність певного об'єкту (в т.ч. речі) задовольняти потребу людини не залежить від усвідомлення людиною цього. Така здатність є об'єктивною. Інша річ, що суб'єкт має усвідомлювати ці властивості об'єкту-блага для того, щоб звернути на нього свою волю та поведінку з метою задоволення певної потреби. З цього робимо висновок, що корисні властивості та здатність задовольняти потреби суб'єкта є важливими характеристиками блага. Послуга як благо повинна відповідати цим критеріям.

За визначенням Г.В. Осетинської послуга як економічна категорія вважається широкою категорією у сфері обслуговування [92, с. 251].

С.В. Дюкареєва обґрунтувала, що у послугах поєднується економічний зміст та юридична форма. І якщо економічний зміст зближує відносини підряду та послуги (з тих позицій, що обидва є діяльністю і товаром в широкому розумінні), то саме юридична форма на основі типології договорів розмежовує послуги та роботи як окремі договірні типологічні зобов'язання [38, с. 83].

А.В. Федорончук визначила, що науковці, здебільшого, розглядають послугу в двох аспектах: як економічну та правову категорію, де як економічна вона є єдністю процесу та результату праці, а як правова, - або продуктом праці, або процесом праці [196, с. 139].

О.В. Дзера визначив, що дії юридично розмежовані і умовно поділені на дві групи: 1) дії (роботи), які завершуються матеріалізованим результатом (підрядні роботи); 2) дії (послуги), які, як правило, не завершуються безпосередньо створенням матеріалізованого об'єкта (наприклад, за договорами перевезень, доручення, комісії, страхування). С.В. Дюкареєвою підтримано його висновок, що послуга є дією її надавача, невід'ємною від його діяльності, що має наслідком відчуття корисного ефекту протягом періоду здійснення такої діяльності [35, с. 312; 38, с. 83]. Не повною мірою погоджуючись з останнім висновком, визначаємо, що дійсно, в ч. 1 ст. 901 ЦК України визначено, що послуга споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності. Але відчуття корисного ефекту та споживання в процесі діяльності є різнопорядковими явищами. І якщо послуга споживається в процесі її надання (здійснення діяльності контрагентом), то відчуття корисного ефекту може продовжуватися і після закінчення такої діяльності, адже будь-яка діяльність має свої наслідки, а для «благ» характерною ознакою є й «корисність», яка може зберігатися після такої діяльності. Так, в процесі перевезення пасажирів послуга дійсно споживається протягом процесу транспортування (надання транспортної послуги), проте, корисний ефект, або ж результат такої діяльності зберігається і після того, прикладом чого є доставка пасажирів до пункту призначення (переміщення пасажирів у просторі). Адже пасажир не просто переміщався у просторі без

усіякої мети, він доставлений просторово до іншого пункту призначення, визначеного географічно.

Наведене дає підстави для висновку, що сутність послуги як економічної категорії полягає в розумінні її як: виду економічної діяльності, відмінної від сфери виробництва; товару; нематеріального блага, який має позитивний економічний ефект (корисність); споживання в процесі надання; наявність позитивного результату в неуречевленій формі.

Якщо слідувати підходу, що послуга, як явище об'єктивної реальності має економічний зміст та правову форму, то правова «оболонка» мала б лише формалізувати його усталений економічний зміст. Дослідженням «правової форми» було присвячено праці численних науковців в галузі права. Серед них, - А.Б. Гриняк, який вдався до розмежування договорів про надання послуг від договорів про виконання робіт саме за юридичними критеріями. До таких він відніс: предметом договору послуг є сам процес, а не матеріалізований результат; контроль над наданням послуг не передбачено, як і вимога особистого надання послуги; відсутність надання послуги «на власний ризик»; відсутність вимоги про підписання акта наданих послуг; споживання в процесі надання (за підрядним договором споживання виконання роботи починається після створення матеріалізованого результату) [25, с. 117-118]. А.А. Телестакова основним диференціюючим критерієм цих двох договорів визначила наявність в роботі певного результату, який повинен бути переданий замовнику, а в послугах – самої цілеспрямованої діяльності чи виконання певної дії [189, с. 89]. Така позиція була піддана критиці Д.С. Абрикосовим, на думку якого значення результатів послуги для її споживача не менш важливе, ніж наслідки роботи. Він робить висновок, що основною кваліфікуючою відмінністю є наявність саме матеріалізованого результату в роботах за підрядними договорами [1, с. 51].

Вагомий внесок в теорію «послуг» та визначення ознак, властивих їм, внесла В.В. Резнікова, визначаючи ознаки, властиві договорам про надання послуг: 1) здатність корисного ефекту послуги задовольняти потреби особи; 2)

споживатися послуги в процесі її надання (за її визначенням, - невіддільність від джерела); 3) невідчутність, яка характеризується неможливістю: тримати в руках, зберігати, складувати та транспортувати; 4) неможливість демонстрації до моменту початку надання послуги (нематеріальність); 5) відсутність кінцевого результату не свідчить про відсутність якості послуги; 6) наявність стійкого зв'язку з суб'єктом її надання; 7) неможливість зберігання; 8) невичерпність (зберігання властивостей послуги незалежно від кількості разів її надання) [155, с. 155-163]. Вважаємо, що наведені ознаки є ознаками сутнісної характеристики послуги за економічним критерієм. Правова форма може або закріпити їх, або ж ні. Наразі нормативно-правові акти містять різні визначення послуги.

Єдине нормативне визначення послуги наразі відсутнє, що спонукає до аналізу нормативних дефініцій послуги як економічної категорії та тлумачення її змісту та сутності. Податковий кодекс України містить дефініцію «постачання послуг» (п.п. 185 п. 1 ст. 14), яке він визначає як будь-яку операцію, що не є постачанням товарів, чи іншу операцію з передачі права на об'єкти права інтелектуальної власності та інші нематеріальні активи чи надання інших майнових прав стосовно таких об'єктів права інтелектуальної власності, а також надання послуг, що споживаються в процесі вчинення певної дії або провадження певної діяльності» [102]. Означене визначення має дві ключові ознаки: операція, не пов'язана з постачанням товарів та споживання в процесі надання.

Пунктом 17 статті 1 Закону України «Про захист прав споживачів» послуга визначена як «діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб» [132]. Водночас, дефініція «робота» визначена як «діяльність виконавця, результатом якої є виготовлення товару або зміна його властивостей за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб» (п. 21 ст. 1 Закону України «Про захист прав

споживачів» [132]. Тобто, якщо робота розуміється як виготовлення товару чи зміна його властивостей, то послуга – як передача матеріального чи нематеріального блага. Складається враження, ніби у такому випадку послуга є чимось відмінним від «блага» і полягає в передачі такого «блага», проте, це не так. Послуга сама по собі вже є одним із видів благ, що прямо закріплене в ст. 177 ЦК України. Крім того, закріплення передачі як нематеріальних, так і матеріальних благ нівелює сучасний критерій розмежування робіт від послуг за ознакою матеріалізованого (уречевленого) результату. За таких обставин може скластися враження, ніби передача результатів роботи є послугою, проте, це не так.

В Законі України «Про технічні регламенти та процедури оцінки відповідності», який втратив чинність, послуга визначалася як результат економічної діяльності, яка не створює товар, але продається та купується під час торгівельних операцій [150]. Як бачимо, означений закон виділяв кілька кваліфікуючих ознак послуги: 1) результат економічної діяльності; 2) яка не створює товар (неуречевленість); 3) купується та продається (має корисні властивості, а з економічної точки зору – ліквідність).

Правила побутового обслуговування населення визначають побутову послугу як вид діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, спрямованої на задоволення певної побутової потреби індивідуального замовника [108]. Означені Правила характерними ознаками послуги визначають діяльність та властивість задовольняти потребу замовника.

Класифікація видів економічної діяльності ДК 009:2010 визначає послугу як «результат економічної діяльності, відносно якого не можна встановити права власності. Послуги не підлягають продажу окремо від процесу їх виробництва. Момент завершення виробництва послуги збігається з моментом надання її споживачеві» [49]. Інтерпретуючи дане визначення, вважаємо, що означений нормативно-правовий акт до кваліфікуючих ознак відніс: 1) відсутність права власності (нематеріальність результату

діяльності); 2) продаж протягом виробництва; збіг моменту завершення виробництва з моментом надання (споживання в процесі надання).

Інструкція про порядок визначення країни походження товарів/ послуг, оформлення та засвідчення сертифікатів відповідних форм визначає послугу як доцільну діяльність, результати якої виражаються в корисному ефекті та особливій споживчій вартості. Особливістю послуги Інструкція визначає збіг в часі та просторі процесів виробництва, реалізації та споживання її споживчої вартості (п. 2.4 Інструкції) [47]. Аналіз даної Інструкції дає підстави виокремлення кваліфікуючих ознак послуги: 1) доцільність діяльності (корисність); 2) одномоментний збіг процесів виробництва та споживання (споживання корисних властивостей послуги в процесі її надання).

Частина 1 ст. 901 ЦК України предметом договору про надання послуг визначила послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності [214]. З погляду на зміст положень ст. 177 та ч. 1 ст. 901 ЦК України послуга визначається як благо, яке споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності.

Означене дає підстави для висновку, що наразі єдине нормативне визначення послуги відсутнє. Окремі акти, вірно визначаючи послугу як діяльність, по-різному визначають її характерні ознаки. Методологічно, використовуючи метод узагальнення, можна виокремити властиві послугі характерні ознаки, визначені в різних нормативно-правових актах, серед них: 1) благо; 2) результат економічної діяльності; 3) наявність корисних властивостей; 4) неуречевленість результату; 5) як товар підлягає купівлі та продажу; 6) споживання в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності.

Означені ознаки послуг відповідають класифікації ознак В.В. Резнікової. До ознак, визначених автором самостійно, відносяться: невідчутність, яка характеризується неможливістю: тримати в руках, зберігати, складувати та транспортувати; нематеріальність як неможливість

демонстрації до моменту початку надання послуги ; якість не пов'язана з наявністю чи відсутністю кінцевого результату; наявність стійкого зв'язку з надавачем послуги; неможливість зберігання; невичерпність (зберігання властивостей послуги при багаторазовому наданні). Визначаємо, більшість з них мають саме економічну основу.

І.В. Жилінкова характерними ознаками послуг визначила: 1) нематеріальний характер, відсутність уречевленого результату; 2) тісний зв'язок з особою виконавця; 3) неспівпадання з діями виконавця та існування як самостійного явища – нематеріального блага [211, с. 267]. В свою чергу, В.А. Васильєва, визнаючи послугу видом суспільного блага, за допомогою якого задовольняються певні потреби шляхом вчинення дій (діяльності) зобов'язаною за договором особою, у корисних властивостях яких полягає суб'єктивний інтерес особи, до її ознак віднесла: корисну діяльність, що має майнову цінність, неможливість гарантування результату, невіддільність процесу надання послуги від особи послугонадавача, а корисного ефекту від послугоодержувача, безповоротність, ексклюзивність, протяжність у часі [14, с. 93-95].

Вважаємо, що визначаючи характерні ознаки послуги, варто враховувати її економічну сутність та правову форму, або правовий режим, яким наділяється її економічна основа. Безперечно, до таких слід віднести загальний правовий режим благ, правовий режим послуги, визначений ч. 1 ст. 901 ЦК України та правовий режим транспортної послуги, визначений Главою 64 ЦК України та транспортними статутами та кодексами. Останнє визначено ч. 2 ст. 908 ЦК України, згідно якої умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них [214]. Закономірно, що правовий режим транспортної послуги з перевезення пасажирів детермінований правовим

статусом такої особи, зокрема: з інвалідністю, з обмеженою рухливістю, маломобільною особою, як пасажир з дітьми.

На переконання Г.В. Самойленка, наведені В.В. Рєзніковою та А.Б. Гриняком ознаки послуг властиві і послугам з перевезення пасажирів, з чого він робить висновок про приналежність перевезень пасажирів до послуг як благ немайнового характеру [175, с. 154]. Такого ж висновку дійшов і С.О. Сумкін, який визначив нематеріальним благом переміщення особи пасажирів у просторі (задоволення його потреби у перевезенні як позитивний результат діяльності перевізника) з пункту відправлення до пункту прибуття за допомогою транспортного засобу за договором перевезення пасажирів [188, с. 270-271].

У.П. Гришко у п. 3 новизни дисертаційного дослідження «Захист прав споживачів транспортних послуг» сформулювала «цивільно-правове визначення поняття транспортної послуги у споживчих правовідносинах як блага, яке спрямоване на задоволення особистої потреби в пересуванні, шляхом вчинення перевізником дій, пов'язаних із перевезенням пасажирів, доставки багажу, вантажу, вантажобагажу, а також інших дій, що впливають із договору чартеру (фрахтування) та договору транспортного експедирування» [27, с. 4].

О.М. Нечипуренко визначив транспортну послугу видом дій, результат яких є невіддільним від діяльності виконавця, а корисний ефект таким, що залишається в одержувача. Цілком є логічним та закономірним, проте, висловленим вперше, що транспортна послуга надається за допомогою транспортних засобів [87, с. 32]. Така точка зору була підтримана І.С. Лукасевич-Крутник, яка особливою ознакою транспортної послуги визначила безпосередньо сам корисний ефект, який отримує замовник при просторовому переміщенні за допомогою транспортного засобу [67, с. 222, 409].

Водночас, Г.В. Самойленко визнав неприпустимим зводити транспортну послугу виключно до діяльності з переміщення пасажирів, багажу, вантажу чи

пошти. Врешті, сама І.С. Лукасевич-Крутник класифікувала транспортні послуги на: а) основні (переміщення); б) допоміжні; в) додаткові, притому, врахувавши у визначенні «транспортної послуги» лише основні. На його думку поняття транспортної послуги повинне включати всі види послуг (діяльності), які супроводжують загальнотехнологічний процес перевезення [67, с. 410; 175, с. 155].

О.В. Земскова, критикуючи визначення транспортної послуги, надане І.С. Лукасевич-Крутник, ставить питання: йдеться про послугу з перевезення, яке здійснюється транспортом чи про послугу, яка надається в процесі транспортної діяльності? Але ж автор сама визначає договір перевезення видом договору про надання транспортних послуг. У другому випадку (договори у сфері транспортної діяльності) мало б йтися про їх велику кількість: основний та допоміжні договори (навантаження/розвантаження, охорона та супровід, експедирування, очистка вагонів та цистерн, експлуатація залізничної колії на залізничному транспорті, буксирування, лоцманського проведення, та ін.). В обґрунтування своєї позиції вона звернулася до праці Г.В. Самойленка, який виділив три групи транспортних договорів: договори про організацію перевезень, договори перевезень вантажів, допоміжні транспортні договори [43, с. 84; 174, с. 79].

Слідуючи такій логіці, транспортна послуга виступає родовою категорією по відношенню до її окремих видів – послуг з перевезення пасажирів та допоміжних транспортних послуг, які надаються в технологічному транспортному процесі. Тому вважаємо, що наведені вище визначення та ознаки транспортної послуги стосуються її виду – транспортної послуги з перевезення, а в контексті нашого дослідження, - транспортної послуги з перевезення пасажирів.

Узагальнене визначення ознак транспортної послуги дане І.С. Лукасевич-Крутник. До них вона віднесла: 1) транспортні послуги споживаються в процесі їх надання; 2) оскільки транспортна послуга споживається в процесі її надання, вона тісно пов'язана з особою виконавця та

процесом вчинення ним певних дій; 3) транспортна послуга не може мати уречевленого результату (отримання позитивного ефекту не заперечується); 4) транспортні послуги мають нематеріальний характер (їх не можна відчутти як матеріальний об'єкт). Нематеріальна послуга існує лише у формі результату праці; 5) характеризуються недовговічністю (неможливістю зберігання, накопичення та використання в майбутньому); 6) притаманна ознака непостійності (якість може змінюватися в залежності від суб'єкта, місця, засобів та інших обставин) [67, с. 219-221]. Підтримуючи визначення конститутивності наведених ознак транспортної послуги, на наше переконання, варто цей перелік доповнити сьомою ознакою, - переміщення у просторі за допомогою транспортного засобу. Погодимося з висновком І.С. Лукасевич-Крутник, що інші специфічні ознаки транспортної послуги, зокрема: продовження процесу виробництва в сфері обігу, неможливість формування запасів послуги, продаж процесу праці, звуження конкурентної заміни споживчої вартості, коливання попиту на транспортні послуги та можливість згладжувати нерівномірності попиту на них є суто економічними ознаками.

І.Р. Ніколаєнко було запропоновано визначення місця договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні в системі договорів: договір про надання послуг (тип) – договір перевезення (підтип) – договір перевезення пасажирів (вид) – договір перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні (підвид за критерієм територіальності надання транспортної послуги) [89, с. 72]. Зважаючи на те, що основою типізації договорів є предмет договору, яким за договором перевезення є транспортна послуга, то така ієрархія та кваліфікуючі ознаки властиві і певному типу та виду послуг: послуга (тип) – транспортна послуга (підтип) – транспортна послуга з перевезення пасажирів (вид) – транспортна послуга з перевезення пасажирів певним видом транспорту (підвид). Закономірно, що якщо основними кваліфікуючими ознаками послуги є її характеристика як блага, що не має уречевленого результату діяльності, яке споживається в

процесі її надання (що не виключає інших, наведених вище ознак), то кваліфікуючою (особливою) ознакою транспортної послуги є її надання за допомогою транспортного засобу, яка полягає у просторовому переміщенню особи, багажу, вантажу чи пошти. І.С. Лукасевич-Крутник такою особливою ознакою транспортної послуги корисний ефект, який отримує споживач транспортної послуги. Цей ефект полягає у просторовому переміщенні пасажирів, багажу, вантажу, пошти у визначений сторонами пункт призначення за допомогою транспортного засобу [67, с. 409-410]. Вид транспортної послуги – послуги з перевезення пасажирів має свої особливості. Вони були визначені Г.В. Самойленком. Так, серед загальних ознак, властивих всім послугам (споживання пасажиром в процесі надання, здійснення діяльності перевізником як надавачем послуги, нематеріальність, неможливість зберігання та накопичення, невіддільність від особи-виконавця, темпоральність (яка обчислюється тривалістю перевезення), він визначив особливі, властиві саме послугам з перевезення пасажирів, - діяльність перевізника з задоволення потреби пасажирів у перевезенні (як потреби особистого немайнового характеру, яке базується на праві особи на свободу/вільне пересування), яка здійснюється (послуга надається) на підставі укладеного між пасажиром і перевізником договору, яке породжує договірне зобов'язальне правовідношення [175, с. 154]. Неможливо заперечувати, що при перевезенні пасажирів задовольняється його особиста потреба у пересуванні та забезпечується здійснення особистого немайнового права особи на свободу пересування, закріплене в ст. 313 ЦК України [175, с. 100]. Тобто, він характеризував послугу з перевезення пасажирів як благо, яким задовольняється потреба пасажирів у переміщенні та здійснюється його право на свободу пересування. Відповідно, таке благо є засобом здійснення зазначеного права. Врешті, він характеризує це благо як засіб здійснення одного із прав людини. Такий висновок ліг в основу запропонованої ним антропологічної (людиноцентричної) парадигми «права на вільне пересування при здійсненні перевезення, що базується на ідеї природних прав людини і має

бути визначальною в правовому регулюванні відносин із перевезень пасажирів та підпорядкована забезпеченню їх прав та законних інтересів з урахуванням вимог безпеки» [175, с. 11].

Звертає увагу, що при визначенні транспортної послуги окремі науковці використовують категорію «переміщення», в той час як інші – «доставку до пункту призначення». Змістовно вони різняться. Якщо перше стосується переміщення у просторі без визначення пункту призначення, то друге, - з його конкретизацією. Формально, як визначив Г.В. Самойленко, «законодавець обмежується регламентацією лише переміщення, яке завершується доставкою до пункту призначення, як вантажів (ст. 909 ЦК України), так і пасажирів (ст. 910 ЦК України), а не переміщення як такого. Переміщення у просторі як самоціль є предметом договорів круїзу, екскурсії і т.п. ...Невключення переміщення, що не передбачає доставку пасажирів до певного пункту призначення до кола відносин, урегульованих договором перевезення пасажирів (ст. 910 ЦК України), загрожує відсутністю правової охорони прав і інтересів пасажирів у цих відносинах» [175, с. 155]. Ним запропоновано ч. 1 ст. 910 ЦК України доповнити положеннями про переміщення пасажирів за певним маршрутом без визначення пункту призначення, яким є договір екскурсії чи круїзу [175, с. 155]. Така пропозиція є слушною і підтримана нами з точки зору захисту прав пасажирів.

Дослідження в галузі права повинне охоплювати не лише пізнання змісту правових норм, але й правовідносин. Їх ефективне правове регулювання неможливе без пізнання складових: правового статусу суб'єктів, правового режиму об'єктів та змісту (суб'єктивних прав та обов'язків). Останні перебувають у взаємозалежності і взаємозв'язку. Тому дослідження забезпечення та захисту прав пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю повинне ґрунтуватися на їх дослідженні. Важливою складовою є об'єкт, яким визначено транспортну послугу з перевезення пасажирів як благо, яке є результатом діяльності перевізника з переміщення пасажирів чи доставки його до пункту призначення, яке має особистий немайновий характер і забезпечує

здійснення пасажиром права на свободу пересування за допомогою транспортного засобу. Це благо споживається пасажиром в процесі переміщення і не має уречевленого результату такої діяльності, хоча може мати позитивний ефект (результат, корисність), який полягає в доставці пасажирів до пункту призначення. Визначено, що об'єктом правового регулювання є поведінка учасників правовідносин з перевезення пасажирів за договором перевезення (перевізника та пасажирів), в той час як об'єкт такої поведінки (транспортна послуга як благо, що надається перевізником пасажирів) є об'єктом їх цивільних прав та об'єктом правовідношення, учасниками якого вони є.

1.2. Принцип рівності та заборона дискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю: філософсько-правовий аспект

Принцип рівності є одним з основоположних принципів права, однією із основоположних засад цивільного законодавства. Наразі він сприймається як норма. Але виникає цілком закономірне питання щодо рівності здійснення цивільних прав в той час, як визначено правовий статус суб'єктів цивільних правовідносин як рівний. Усвідомлення юридичної рівності та економічної нерівності, що тягне за собою відсутність рівних можливостей у здійсненні цивільних прав, спонукало законодавця спробувати вирішити цю проблему в споживчій сфері шляхом запровадження до ЦК України та цивільного законодавства так званих публічних договорів. Імператив, закладений в основу публічного договору примушує суб'єкта підприємницької діяльності укласти договір з кожним споживачем на його звернення на нормативно визначених рівних умовах. Серед гарантій прав споживача, закладених в ст. 633 ЦК України (публічний договір), закон передбачає: 1) продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв'язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо) підприємцем

споживачеві, якщо він взяв на себе такий обов'язок (ч. 1 ст. 633 ЦК України); 2) однакові умови публічного договору для всіх споживачів, за виключенням пільг (ч. 2 ст. 633 ЦК України); 3) заборона надання переваг споживачам, крім випадків, передбачених законом (ч. 3 ст. 633 ЦК України); 4) заборона відмови від укладання договору за наявності можливості його виконання (ч. 4 ст. 633 ЦК України). Гарантія: відшкодування завданих збитків відмовою споживачеві; 5) нормативне встановлення правил, обов'язкових при укладанні та виконанні договору (ч. 5 ст. 633 ЦК України).

Г.В. Самойленко в дисертаційному дослідженні, присвяченому вирішенню теоретичних та практичних завдань забезпечення та захисту прав пасажирів за договором перевезення, одним з перших звернувся до проблеми забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю. Ним обґрунтовано положення «щодо забезпечення прав пасажирів в частині обґрунтування необхідності в універсальному (на рівні ЦК України) та спеціальному забезпеченні: а) за видами транспорту; б) за окремими категоріями пасажирів, зокрема, дітей, осіб з інвалідністю, маломобільної та пільгової категорій» [175, с. 14]. Ним запропоновано критерій визначення стану забезпеченості прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю за договором перевезення пасажирів: наявність реальної можливості отримати інформацію та здійснити поїздки на недискримінаційній основі. Об'єктивно, що останнім часом тема забезпечення прав осіб з інвалідністю почала набувати своєї актуалізації. Звертає увагу визначення Г.В. Самойленком проблематики здійснення поїздки особою саме на недискримінаційній основі не лише особами з інвалідністю, але й особами з обмеженою рухливістю (інколи називає мало мобільною категорією пасажирів). Він звернувся до Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [56], Глава 1 Розділу VIII (Перевезення деяких категорій пасажирів) яких присвячена правовому регулюванню перевезень пасажирів з інвалідністю або з обмеженою рухливістю. Означені Правила не дають визначення поняття пасажирів з інвалідністю чи з обмеженою рухливістю, орієнтуючись на загальне розуміння цієї категорії

пасажирів, виходячи з загальних положень законодавства про осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю. Л.Ю. Байда та О.В. Красюкова-Еннс визначили, що наразі існують різні сфери визначення «інвалідності»: 1) біомедичне – прирівнюється до вади чи хвороби; 2) філантропічне – розглядає цю категорію як людську трагедію; 3) соціологічне - є формою людської «відмінності», яка не відповідає можливостям рівної з іншими особами участі у житті суспільства; 4) економічне – як критерій додаткових витрат особи у зв'язку з певними потребами (лікування, реабілітації, матеріальної допомоги); 5) соціально-політичне, - як критерій середовища чи обставин, які не відповідають можливостям людини [46, с. 35]. Аналіз визначених ними моделей «інвалідності» дозволяє зробити висновок, що сучасна цивілізація пішла шляхом затвердження принципів та ідей саме соціальної моделі. Її витоки походять від праці Пола Ханта «Критичний стан» (A Critical Condition, 1966), який зробив висновок, що упередженості та дискримінація цивілізації накладає на осіб з інвалідністю клеймо нещастя, непотрібності, несхожості, пригніченості. Union of the Physically Impaired Against Segregation (UPIAS) в 1976 р. на основі цієї точки зору розвинула ідею розуміння інвалідності як обмеження активності, зумовлене існуючим соціальним устроєм суспільства. Вже в 1983 р. Майк Олівер запропонував соціальну модель інвалідності. Прийшло усвідомлення, що проблеми осіб з інвалідністю виникають не через фізичні вади людини, а внаслідок особливостей сучасного устрою суспільства. Таким чином, основною провідною ідеєю соціальної моделі інвалідності стало визначення бар'єрів у всіх сферах людського буття для осіб з певними вадами та поступове їх усунення, що спонукає держави створення умов для рівних можливостей для всіх [46, с. 48].

В Україні нормативне визначення інвалідності закріплене в ст. 2 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», якою особою з інвалідністю визначено особу зі «стійким розладом функцій організму, що при взаємодії із зовнішнім середовищем може призводити до обмеження її життєдіяльності, внаслідок чого держава зобов'язана створити

умови для реалізації нею прав нарівні з іншими громадянами та забезпечити її соціальний захист» [139]. Закономірно, що в Законі не йдеться про осіб з обмеженою рухливістю. Означене визначення дає підстави для висновку, що відмінність статусу особи з інвалідністю та особи з обмеженою рухливістю визначається наступними критеріями: 1) стійкість розладу функцій організму людини; 2) покладанням на державу обов'язків: а) створити умови для реалізації нею прав особи з такими розладами здоров'я нарівні з іншими громадянами; б) забезпечити її соціальний захист. Закономірно, що з-поміж інших розладів функціонального здоров'я обмеження рухливості особи може стати підставою для визначення статусу такої особи як особи з інвалідністю. Правовий статус особи з інвалідністю (як міра втрати здоров'я) відповідно до положень ст. 3 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні визначається шляхом експертного обстеження в органах медико-соціальної експертизи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я. Положення про медико-соціальну експертизу затверджується Кабінетом Міністрів України з урахуванням думок громадських об'єднань осіб з інвалідністю. Воно визначає процедуру проведення медико-соціальної експертизи хворим, що досягли повноліття, потерпілим від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, особам з інвалідністю з метою виявлення ступеня обмеження життєдіяльності, причини, часу настання, групи інвалідності, а також компенсаторно-адаптаційних можливостей особи (медичної, психолого-педагогічної, професійної трудової, фізкультурно-спортивної, фізичної, соціальної та психологічної реабілітації) [103].

Всесвітньою організацією охорони здоров'я було розроблено Міжнародну класифікацію функціонування, обмежень життєдіяльності та здоров'я: МКФ. Вона містить складові контекстуальних факторів. Складові функціонування та обмежень життєдіяльності в частині 1 МКФ виражені двома способами: 1) позначають проблему обмеження життєдіяльності (порушення, обмеження діяльності або обмеження можливості участі); 2)

містять стани здоров'я. Складові функціонування та обмежень життєдіяльності пояснюються за допомогою чотирьох структурних компонентів (зміни у фізіологічних системах чи анатомічних структурах та потенційною здатністю та реалізацією), де зміни стану здоров'я визначаються як захворювання, розлади, пошкодження, травми [74, с. 10].

Обмеження життєдіяльності у формі обмеження рухливості (недостатньої рухової активності, гіпокінезії чи гіподинамії) (медичний фактор) може бути викликане різними причинами: травматичними ушкодженнями, атрофією (зменшенням) та дегенерацією (переродженням) скелетних м'язів, порушенням нервової координації діяльності м'язів, обмеженням рухливості суглобів. Останнє визначається на основі вимірювань та порівняння рухів у суглобах здорової та хворої сторін, об'єму рухів суглоба із нормальним показником фізіологічної рухливості відповідного суглоба та ураженого. Найбільш поширеними ускладненнями травматичних ушкоджень є: контрактура (обмеження рухливості в суглобі, викликане скороченням позасуглобових або суглобових м'яких тканин); тугорухомість (погіршення рухливості в суглобі); анкілоз (повна відсутність рухливості в суглобі, викликане зрощенням кісток, підтверджений рентгенографією) [191, с. 5].

З медичної точки зору особа, перебуваючи в порушеному функціональному стані, повинна активувати свої зусилля для певної діяльності, що збільшує її нервово-емоційне напруження, яке призводить до втоми, дратівливості, негативних емоцій, що провокує загострення хронічних захворювань, що може викликати перехід до патологічного функціонального стану, який характеризується дуже низьким коефіцієнтом корисної дії [179, с. 318].

В національному законодавстві ми не віднайшли нормативного закріплення поняття особи з обмеженою рухливістю. Відсутнє воно і в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, хоча останні і використовують зазначений термін. Авіаперевізники можуть приймати власні правила перевезень пасажирів та багажу, проте їх зміст не

може суперечити актам законодавства. В таких Правилах польської авіакомпанії LOT міститься визначення осіб з обмеженою рухливістю як осіб, «рухливість яких знижується при використанні транспорту унаслідок будь-якої фізичної інвалідності (сенсорної або локомоторної, постійної або тимчасової), розумової відсталості, віку або будь-яких інших порушень здоров'я, - потребують особливої уваги і адаптації пропонованих усім пасажиром послуг до їхніх індивідуальних потреб» [41]. Ключовим, як бачимо, в такому визначенні є не інвалідність, а ступінь рухливості особи у зв'язку з використанням транспортного засобу при порушенні здоров'я пасажиром та необхідність адаптації транспортних послуг до його індивідуальних потреб. Вважаємо, що ці критерії повинні бути покладені в основу забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю.

За великим рахунком, практично не мають значення причини та ступінь обмеженості рухливості пасажирів та, відповідно, причини інвалідності особи. Правові наслідки у вигляді встановлення особливого правового режиму поведінки (суб'єктивних прав та юридичних обов'язків) учасників правовідносин з перевезення пасажирів за договором, що має метою забезпечити можливість особою з інвалідністю чи обмеженою рухливістю укласти договір перевезення та здійснити поїздку на його підставі, ставляться в залежність від наявності функціональних розладів здоров'я такого пасажирів та можуть передбачати здійснення субсидіарних прав та обов'язків, встановлених нормативно для забезпечення реалізації зазначеної мети. Щоправда, наявність у особи правового статусу особи з інвалідністю може передбачати додаткові права (наприклад, вимагати надати допомогу в посадці чи пересуванні салоном транспортного засобу, права вибору місця в транспортному засобі, проїзді з собакою-поводирем поруч чи в одному купе (на залізничному транспорті)), пільги (у вигляді безкоштовного проїзду чи знижки на оплату вартості проїзду), преференції у порівнянні з іншими пасажиром та ін. [79, с. 783]

Означене дає підстави для висновку, що створення умов для здійснення особою своїх суб'єктивних прав на основі принципу рівності має на меті не стільки і не лише забезпечення у особи відсутності відчуття приниження чи дискримінації, скільки сприяти її життєдіяльності в умовах складнощів навколишнього світу. Вважаємо, що забезпечення доступності пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю має три складові: 1) медичну (створення умов для комфортної та неускладненої життєдіяльності людини, що ґрунтується на відсутності додаткових чи надмірних фізичних навантажень у порівнянні зі здоровою людиною); 2) соціальну (відсутність дискримінаційних факторів). Вони спрямовані на фізіологічну та соціальну адаптацію людини; 3) юридичну (здатність права як регулятора суспільних відносин за допомогою правових засобів впливати на поведінку учасників транспортних відносин, забезпечуючи охорону та захист їх прав). Включає: а) гарантії здійснення та б) гарантії захисту їх прав. Право як регулятор суспільних відносин здатне надати їм правової форми, застосовуючи правові інструменти (засоби правового впливу на поведінку учасників цих відносин, зокрема, приписи, дозволи, зобов'язання, заборони, стимули та санкції). Г.В. Самойленко визначив, що «забезпечення прав пасажирів включає гарантії (умови і засоби), які забезпечують фактичне здійснення і захист, а не зводиться лише до можливості застосування санкцій. Основними засобами (інструментами впливу на поведінку осіб у правовідношенні) є: 1) дозволи; 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції. Кореспондуючий обов'язок перевізника є найважливішою формою гарантій прав пасажирів» [175, с. 13].

Об'єктивно, що з точки зору забезпечення права людини на свободу пересування на основі принципу рівності учасників цивільних відносин, повинне мати значення не наявність у особи статусу особи з інвалідністю, а саме наявність функціональних розладів, які ускладнюють можливості такої особи як пасажирів здійснити поїздки «без ускладнень», вільно, нарівні з іншими пасажирів. Останній фактор і має бути визначальним. Позитивним

є підхід законодавця, застосований в Главі 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [119], якою визначено не лише особливості перевезень пасажирів з інвалідністю, але й з обмеженою рухливістю.

На залізничному транспорті в Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [127] передбачено низку пільг для осіб з інвалідністю, зокрема, у вигляді знижки вартості проїзду. Аналіз зазначених Правил дає підстави для висновку, що хоча в них серед обов'язків перевізника і передбачено обов'язок надавати безоплатну допомогу під час посадки у вагон, перебування у вагоні, на вокзалі та під час виходу з вагона, перенесення ручної поклажі особам з інвалідністю, що переміщуються за допомогою технічного або іншого засобу реабілітації (крісла колісного, ходунків, милиць, палиць тощо), особам з інвалідністю з порушеннями зору та супровідникам дітей з інвалідністю, що потребують сторонньої допомоги, проте, не йдеться про доступність транспортної послуги, зокрема, можливості здійснити поїздку самостійно, без сторонньої допомоги.

Формально, п. 6 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту містить вимогу до транспортних засобів, які використовуються для перевезення пасажирів,: вони повинні відповідати вимогам безпеки, комфортності, доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, охорони праці та екології, перебувати в належному технічному і санітарному стані, бути укомплектованими відповідно до законодавства [125].

І.Р. Ніколаєнко в дисертаційному дослідженні «Захист прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні» визначив, що «актами транспортного законодавства не передбачено гарантій прав пасажирів з обмеженою мобільністю та з інвалідністю на здійснення ними перевезень на доступній основі за договором перевезення в міському та приміському сполученні, в т.ч. вагітних, осіб похилого віку, батьків з дітьми в колясках»

[89, с. 5]. Такого ж висновку дійшов Г.В. Самойленко щодо відсутності гарантій прав пасажирів і на інших видах транспорту. Ним зроблено висновок, що «в сфері перевезень пасажирів існують проблеми із забезпеченням їх прав та захистом, адже використання положень Закону України «Про захист прав споживачів» для цього кола відносин є вкрай обмеженим, а саме транспортне законодавство є недосконалим з точки зору забезпечення прав пасажирів. Зокрема, через відсутність передбачених актами транспортного законодавства негативних наслідків неправомірної поведінки для перевізника (крім повітряного транспорту)» [175, с. 224].

Закріплення гарантій прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю саме на повітряному транспорті зумовлене специфікою таких перевезень, - більшість з них здійснюються в міжнародному сполученні, що потребує адаптації законодавства України до міжнародного, та зокрема, законодавства ЄС. Тому в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу визначено, що вони розроблені з урахуванням вимог Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 року № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору [153], Конвенції про права осіб з інвалідністю [55] та інших актів ЄС.

Загалом, проблема забезпечення прав людей з обмеженими фізичними можливостями у всьому світі не втрачає своєї актуальності. Так, у вступі до EN 81-41:2010 прямо зазначається, що в Європі налічується близько 80 мільйонів людей з обмеженими фізичними можливостями, що зумовлене збільшенням тривалості життя людей. Зазначається, що наразі в ЄС економічний, соціальний та культурний потенціал літніх людей та людей з обмеженими фізичними можливостями використовується недостатньо [37].

У Швеції близько чверті людей мають ту чи іншу форму функціонального обмеження, під яким розуміють зниження фізичних, розумових або інтелектуальних можливостей людини. Відповідно до Закону Швеції «Про заборону дискримінації» особи з функціональними обмеженнями

мають такі ж права на участь у суспільному житті, як і всі інші особи, а будь-яка форма дискримінації на основі функціонального обмеження заборонена [197].

Задля вирішення питань забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю, вважаємо за необхідне пошук та відповідь на закономірне питання: який концепт лежить в основі правового статусу особи з інвалідністю та пасажирів з інвалідністю, зокрема? Адже забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та з обмеженою рухливістю не є самометою, не полягає лише у виконанні додаткових обов'язків по виконанню певних дій чи операцій перевізником по відношенню до особи з інвалідністю. Переконані, що в основі лежать основоположні принципи рівності та гуманізму. Вони як, як основоположні засади, мають бути визначальними у визначенні поведінки учасників суспільних відносин. Звичайно, не виключенням є і сфера перевезень пасажирів.

Звернемося до актів законодавства з питань забезпечення прав пасажирів. Ієрархічно за законодавством України міжнародні норми мають пріоритет та дію на території України. Стаття 9 Конституції прямо визначає, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України [57]. Частина 2 статті 19 Конституції України вирішує питання співвідношення дії міжнародного договору, ратифікованого Верховною Радою України та актів національного законодавства на користь міжнародного договору. В статті прямо закріплено, що у випадку, коли в міжнародному акті, що набув чинності на території України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

Статтею 1 Загальної Декларації прав людини 1948 р. закріплено, що всі люди народжуються *вільними і рівними* у своїй гідності та правах. Вони наділені розумом і совістю і повинні діяти у відношенні один до одного в дусі

братерства [40]. Статтею 7 рівність забезпечується рівністю перед законом та рівністю захисту від якої б то не було дискримінації або підбурювання до неї.

Стаття 2 Загальної Декларації прав людини визначає критерії повноти прав (рівності усіх людей) незалежно від: 1) раси, кольору шкіри, статі, мови, релігії, політичних або інших переконань, національного чи соціального походження, майнового, станового становища; 2) іншого становища; 3) політичного, правового або міжнародного статусу країни або території, до якої людина належить, чи є ця територія незалежною, підопічною, несамоврядуваною або як-небудь інакше обмеженою у своєму суверенітеті. Критерію «інше становище», нажаль, не було дане належної оцінки. Оцінюючи його зміст через призму сучасних знань та уявлень, в тому числі детермінованих цивілізаційними процесами, можна дійти висновку, що застосування категорії «іншого становища» на сучасному етапі розвитку людської цивілізації може бути і має бути інтерпретовано як «за будь якою ознакою, будь-яким іншим станом, включаючи фізичний та психічний стани (стан здоров'я) в контексті здатності до здійснення життєдіяльності як за відсутності, так і за наявності певних вад здоров'я людини». Таким чином, рівність за критерієм «незалежності від іншого становища» варто розглядати як незалежно «за будь-яким критерієм». Нажаль, формулювання в ст. 2 Загальної Декларації прав людини «усі люди мають право на рівний захист від якої б то не було дискримінації» [40] не дозволяє визначати наявність в ній заборони дискримінації за будь-якою ознакою, а лише захист від якої б то не було дискримінації. Звичайно, щодо категорії «захисту» в науці цивільного права наразі відсутній усталений підхід до розуміння її сутності та змісту. Зазвичай, дискусії йдуть навколо співвідношення понять «охорона» та «захист». Ми звертаємося до визначення цих понять, намагаючись пізнати зміст права на «рівний захист від якої б то не було дискримінації»: йдеться про запобігання та недопущення дискримінації чи про усунення її наслідків? На думку З.В. Ромовської охорона та захист є взаємообумовленими, проте, не тотожними поняттями. Сам же захист вона визначила актом державного

органу по застосуванню міри державного примусу до порушника і завершується виконанням судового рішення [206, с. 248]. Р.Б. Шишка, розрізняючи категорії охорони та захисту, диференціював їх за різними критеріями. Ним висловлена позиція, що охорона як різновид превенції застосовується постійно, спрямована на запобігання порушення цивільних прав, а захист лише при загрозі чи після факту порушення прав чи охоронюваних законом інтересів і спрямований на поновлення порушених прав [207, с. 120]. Т.В. Боднар під захистом цивільного права розуміє здійснення встановленого законом суб'єктивного права особи на захист свого порушеного, невизнаного чи оспорюваного права шляхом застосування обраних особою способів захисту цивільних прав [11, с. 114]. Частина 5 ст. 55 Конституції України закріплює право кожного будь-якими не забороненими законом засобами захищати свої права і свободи від порушень і протиправних посягань. Змістовне навантаження поняття «захист» Конституцією України не розкривається. Водночас, ч. 2 ст. 27 Конституції закріплює право кожного захищати своє життя і здоров'я, життя і здоров'я інших людей від протиправних посягань. Етимологічно, поняття «захищати» використано як протидіяти, запобігати порушенню цього права. Висловлюємо точку зору, що категорія «захист» змістовно включає в себе як протидію, так усунення наслідків порушення суб'єктивного права. Такий підхід не ототожнює поняття охорони та захисту, особливо, якщо під охороною розуміти правове регулювання, нормативну регламентацію засобів запобігання правопорушення та нормального здійснення особою належних їй прав. Схожа позиція була висловлена Г.В. Самойленко, який визначив, що «охорона» регламентує права та порядок їх здійснення та захисту у випадку порушення [175, с. 75]. В такому контексті «захист» може розглядатися як безпосередня діяльність, спрямована на протидію порушенню чи усунення його наслідків. За такого висновку положення ст. 2 Загальної Декларації прав людини «усі люди мають право на рівний захист від якої б то не було дискримінації» варто розуміти в двох аспектах: як протидію порушенню та як усунення його

наслідків. Тобто, дана стаття орієнтована на людину та правову регламентацію її поведінки, а не на зобов'язаних осіб в абсолютних правовідносинах – через заборону вчиняти дії, які є дискримінаційними (мають дискримінаційний характер).

Статтею 14 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 р. закріплено заборону дискримінації. В ній закріплено, що користування правами та свободами, визнаними в ній, має бути забезпечене без дискримінації за будь-якою ознакою - статі, раси, кольору шкіри, мови, релігії, політичних чи інших переконань, національного чи соціального походження, належності до національних меншин, майнового стану, народження, або за іншою ознакою [54]. В Конвенції використано критерій «іншою ознакою», що з точки зору юридичної техніки складання акту є більш прогресивним підходом, аніж застосування категорії «іншого становища» в Загальній Декларації прав людини. Конституція України 1996 р. закріпила, що всі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах. Права і свободи людини є невідчужуваними та непорушними (ст. 21 Конституції України [57]). Звертає увагу, що в Конституції України, на відміну від Конвенції 1950 р. використано позитивний підхід – визначення рівності особи та можливість здійснення нею своїх прав. Негативний підхід (через заборону) нівельовано словосполученням «не може бути привілеїв чи обмежень за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками» (ст. 24 Конституції). До того ж, творці Конституції України відійшли від традиційного використання поняття «дискримінація». В ній використано поняття «привілеї та обмеження». Але ж дискримінація характеризується не лише обмеженнями та привілеями. Наразі під дискримінацією розуміється нерівне ставлення, відокремлення, розділення, розрізнення, будь-яка відмінність, виключення, обмеження, позбавлення прав чи перевага, що заперечує або зменшує рівне здійснення прав [96].

Формально, вади анатомічні, фізіологічні, функціональні, та навіть психічні не повинні бути підставою для дискримінації, оскільки вона заборонена за будь-якою ознакою.

В практиці Європейського Суду з прав людини визначено, що під дискримінацією слід розуміти застосування без об'єктивного та розумного обґрунтування різного поводження щодо осіб, які перебувають в однаковій ситуації, чи іншими словами, незаконну відмінність у поводженні з особами, які перебувають в одній ситуації. У справі «Thlimmenos v. Greece» від 06.04.2000 р. Суд визначив, що тлумачення дискримінації «не вичерпує змісту заборони будь-якої дискримінації. Право на здійснення прав, гарантованих Конвенцією, на недискримінаційній основі також порушується, якщо держави не застосовують без об'єктивного та обґрунтованого пояснення різного поводження щодо осіб, які перебувають у суттєво відмінному становищі» [235]. Аналіз цього підходу дозволяє зробити висновок, що забезпечення прав осіб з інвалідністю не вичерпується заборонаю дискримінації і покладанням на державу обов'язку поводитися однаково до осіб, які перебувають в різному становищі. І.В. Янковець удосконалив визначення «дискримінації» як особливого порушення прав людини у формі заперечення її гідності, свободи чи рівності чи унеможливлення втілити ці цінності у суспільних відносинах на власний розсуд у формах діяльності, які за змістом та наслідками не порушують прав інших осіб [224, с. 4]. Змістовний аналіз двох визначень дає підстави для висновку щодо їх взаємодоповнюваності. Таким чином, дефініцію дискримінації визначено як застосування без об'єктивного та розумного обґрунтування різного поводження щодо осіб, які перебувають в однаковій ситуації, чи унеможливлення втілення ідеї рівності на власний розсуд у формах діяльності, які за змістом та наслідками не порушують права інших осіб.

Змістовно ідея, яку законодавець намагався закріпити в ст. 24 Конституції України мала б формулюватися як «дискримінація за будь-якою ознакою заборонена». «Не може бути», яке застосовано в ст. 24 Конституції

України, семантично хоч і близьке, але не тотожне «забороняється». Та попри означену критику, на схвальну оцінку заслуговує застосований в Конституції України такий же підхід, як і в Конвенції 1950 р., - підхід визначення «інших ознак», що не вичерпує ознак, за якими не допускається дискримінація особи. Тобто, перелік ознак, за якими неможлива дискримінація (сприймаємо як заборонена дискримінація), - не є вичерпним.

Формування спрямованості міжнародного законодавства у сфері забезпечення та захисту прав осіб з інвалідністю відбувалося на основі загального законодавства про захист прав людини. В міжнародних пактах 1966 р. (Міжнародному пакті про громадянські і політичні права та Міжнародному пакті про економічні, соціальні і культурні права) не вирішувалися питання забезпечення та захисту прав людини з інвалідністю, а в питаннях заборони дискримінації «за іншими обставинами» (ознаками) увага на обставини «інвалідності» не акцентувалася, проте, зрозуміло, що ознака інвалідності поглинається категорією «іншої обставини». Комітет з питань економічних, соціальних і культурних прав у своєму Загальному коментарі про осіб з інвалідністю, опублікованому в 1994 р., визначив, що оскільки зміст пактів стосується усіх членів суспільства, люди з інвалідністю мають усі права нарівні з іншими. Такий підхід змістовно був закріплений ст. 9 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про права людей з інвалідністю: «люди з інвалідністю мають право мати доступ до всіх аспектів суспільного життя нарівні з іншими, зокрема, до фізичного оточення, до транспорту, до інформації та зв'язку і до інших об'єктів і послуг, що надаються населенню» [52].

9 грудня 1975 р. Генеральна Асамблея ООН ухвалила Декларацію про права інвалідів, в якій було вироблено базові підходи до забезпечення та захисту прав людини. Найперше, Декларація містить поняття «інвалід» як будь-якої особи, яка не може самостійно забезпечити повністю або частково потреби свого нормального особистого та/або соціального життя через вроджені чи ні вади, в тому числі фізичних чи розумових здібностей [33]. В

Декларації закріплено визнання рівних прав за всіма особами за «будь-яким фактором». За особами з інвалідністю визнано повноту, рівність та невід’ємність прав, в тому числі прав на нормальне та задовільне життя незалежно від походжень, характеру і серйозності їх каліцтв або недоліків. Пункт 5 Декларації визнав право на заходи, звернені на забезпечення можливості інваліда бути самостійним. Особливе місце в Декларації зайняли право на взяття до уваги потреб інвалідів на всіх стадіях економічного та соціального планування (п.8) та право на захист від поводження, що має дискримінаційний, образливий чи принижуючий характер (п.10) та право на поінформованість всіма наявними засобами про права, що містяться в цій Декларації (п. 13) [33].

Цінність вищезазначених актів полягала в тому, що в них уперше було визнано інвалідність не медичною, а соціальною проблемою, проблемою прав людини.

Хронологічно Україна, прийнявши 21.03.1991 р. Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», спрямований на забезпечення умов здійснення прав особами з інвалідністю випередила світову спільноту в забезпеченні та захисті прав осіб з інвалідністю. В преамбулі до Закону закріплено, що він визначає основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні і гарантує їм рівні з усіма іншими громадянами можливості для участі в економічній, політичній і соціальній сферах життя суспільства, створення необхідних умов, які дають можливість особам з інвалідністю ефективно реалізувати права та свободи людини і громадянина та вести повноцінний спосіб життя згідно з індивідуальними можливостями, здібностями і інтересами [139]. Отже, основоположною ідеєю закріплено ідею рівної з усіма іншими громадянами можливості для участі в економічній, політичній і соціальній сферах життя суспільства. Це був перший крок, почасти декларативний, але основоположний щодо забезпечення та захисту прав осіб з інвалідністю в Україні.

На сорок восьмій сесії Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй 20 грудня 1993 року було прийнято Стандартні правила щодо урівняння можливостей інвалідів (резолюція 48/96) [184]. В резолюції визначається, що її розроблено на виконання резолюції 1990/26 Економічної та Соціальної Ради для визначення дій та особливих заходів, необхідних для досягнення інвалідами рівності з іншими. Правилами визначено мету соціально-економічного розвитку, - забезпечення доступності всім кожного аспекту організації суспільства (співучасті в суспільному житті) [184, с. 15]. В правилах йдеться про забезпечення співучасті. Для того вироблено правила. Правило 5 (доступність) включає: 1) визнання значення доступності у процесі урівняння можливостей у всіх сферах суспільства: а) визначення заходів для забезпечення доступності довкілля; б) забезпечення доступу до інформації та спілкування. Доступ до фізичного довкілля включає: 1) процес усунення перешкод для доступності (житла, будівель, громадського транспорту, засобів пересування, вулиць та ін.); 2) доступність інформації про потреби осіб з інвалідністю для архітекторів, інженерів-конструкторів та ін.; 3) врахування потреб доступності на етапі проектування будівництва та ремонту; 4) консультування з організаціями осіб з інвалідністю при виробленні стандартів і норм. Доступ до інформації та спілкування включає: 1) доступ до повної інформації про діагноз та права, служби та програми; 2) застосування технологій для забезпечення доступу до мовної інформації.; 3) заохочувати ЗМІ у забезпеченні доступу до їхніх послуг; 4) проектування та створення проектно-сервісних систем має враховувати потреби осіб з інвалідністю; 5) доступність інформаційних служб для осіб з інвалідністю [184, с. 22-23]. Наведене дає підстави для висновку, що даним документом ООН визначила додатковий критерій рівності до рівності прав, - рівність можливостей у сфері життєдіяльності людини, виражена в доступності довкілля та доступності інформації.

Змістовно зазначені компоненти доступності було включено до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю, прийнятої 13.12.2006 р. та

принципів, закріплених ст. 3 цієї Конвенції: а) поваги до притаманного людині достоїнства, її особистої самостійності, свободи робити власний вибір, незалежності; б) недискримінації; с) повного та ефективного залучення та включення до суспільства; d) поваги до особливостей осіб з інвалідністю і прийняття їх як компонента людської різноманітності й частини людства; е) рівності можливостей; f) доступності; g) рівності чоловіків і жінок; h) поваги до здібностей дітей з інвалідністю, що розвиваються, і поваги до прав дітей з інвалідністю зберігати свою індивідуальність [52].

Колишній секретар ООН Кофі Аннан назвав прийняття Конвенції історичним досягненням для 650-ти мільйонів людей з інвалідністю в усьому світі. Вона заклала фундамент захисту громадянських, політичних, соціальних, економічних та культурних прав осіб з інвалідністю. Конвенція набула чинність 03.5.2008 р. (ратифіковано Україною 04.02.2010 р.). Серед основних цінностей та принципів Конвенції варто виділити: повагу до людської гідності, неприпустимість недискримінації, рівність можливостей, самостійність, доступність (яку пізніше почали називати безбар'єрністю).

Україна при формуванні державної соціальної політики стосовно людей з інвалідністю тривалий час надавала пріоритет «медичному», а не «соціальному» критерію. Одним з найважливіших здобутків Конвенції стало нове розуміння поняття «інвалідності», що базується на соціальній моделі. В Україні попри часткове усвідомлення необхідності пріоритетності соціального критерію, реальних заходів, спрямованих на забезпечення доступності, самостійності та рівних можливостей зроблено ще недостатньо. Тому існує нагальна потреба в зміні акценту трактування концепції «інвалідності» на користь створення умов повного та рівного з іншими людьми здійснення прав особами з інвалідністю в усіх сферах суспільного життя, без дискримінаційних складових за будь-якою ознакою [46, с. 5].

Пункт «е» Конвенції визначив, що інвалідність є поняттям, яке еволюціонує, що інвалідність є результатом взаємодії, яка відбувається між людьми, які мають порушення здоров'я, і відносницькими та середовищними

бар'єрами і яка заважає їхній повній та ефективній участі в житті суспільства нарівні з іншими. Варто погодитися з точкою зору Л.Ю. Байди та О.В. Красюкової-Еннс, що інвалідність є проблемою багатогранною, детермінованою рівнем економічного, політичного, соціального розвитку людського суспільства, його культурою, освітою, мораллю, релігією [46, с. 19]. Це детермінує, сприяє тому, щоб причина того, що «...особи з інвалідністю продовжують натрапляти на бар'єри на шляху їхньої участі в житті суспільства як повноправних членів, а їхні права людини порушуються в усіх частинах світу», залишалася актуальною [55].

03.12.2019 р. Президент України В. Зеленський у Міжнародний день людей з інвалідністю підписав Указ «Про підвищення ефективності заходів у сфері прав осіб з інвалідністю» [140]. Зазначений акт декларував, що його прийнято з метою сприяння створення умов для реалізації особами з інвалідністю гарантованих їм прав та свобод, підвищення рівня доступності для таких осіб соціальних, медичних, освітніх та інших послуг, створення безперешкодного середовища. Водночас, в аспекті доступності осіб з інвалідністю транспортної сфери, зазначений Указ акцентував увагу на сферу доступності об'єктів вулично-дорожнього простору та сферу перевезень пасажирів залізничним транспортом (передбачено завдання оснащення залізничних вокзалів, станцій і полустанків піднімальними механізмами для посадки в пасажирський вагон і висадки з нього, а також тактильними, візуальними та іншими елементами доступності права на інформацію). Насправді проблема доступності транспорту (точніше кажучи, її відсутності) є актуальною не лише на залізничному, але й на інших видах транспорту. В цьому вбачається дискримінаційний підхід в забезпеченні здійснення права на рівний доступ до можливості самостійно здійснити поїздки особою з інвалідністю чи обмеженою рухливістю на залізничному та інших видах транспорту. Водночас, позитивним є підхід забезпечення не лише прав осіб з інвалідністю, але й інших *маломобільних груп населення*, що відповідає сучасним міжнародним підходам та стандартам визначення осіб з інвалідністю

та сприяння їм у безперешкодному та самостійному здійсненні прав людини, зокрема, права на свободу пересування. Водночас, застосування в різних актах схожих за змістом, але відмінних за назвою термінів не є достатньо виправданим, оскільки ускладнює правозастосування. Так, в зазначеному Указі Президента та Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [125] застосовано термін «маломобільна група населення», в той час як в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, - «особи з обмеженою рухливістю» [119]. На залізничному транспорті ці категорії пасажирів взагалі не визначені [127]. І.Р. Ніколаєнко висловив позицію розуміння пасажирів з обмеженою мобільністю осіб з інвалідністю, вагітних, осіб похилого віку, батьків з дітьми в колясках та інших осіб, мобільність яких обмежена різними факторами у порівнянні зі здоровою людиною [89, с. 11]. Якщо виходити з того, що поняття «маломобільна особа» включає не лише осіб з вадами здоров'я, а тим більше, з інвалідністю, але й здорових людей (на нашу думку не можна визнавати стан вагітності у якості стану погіршення здоров'я людини і т.п.), то закономірним стає висновок щодо співвідношення категорій «маломобільна особа» та «особа з обмеженою рухливістю» (внаслідок погіршення стану здоров'я особи) як загальне та особливе.

На сьогоднішній день стан забезпечення прав пасажирів з інвалідністю через призму сучасних міжнародних підходів та стандартів забезпечення прав осіб з інвалідністю є незадовільним. Ці питання не вирішені належним чином а ні в Законі України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», а ні в нових будівельних нормах (ДБН), а ні в Правилах перевезень пасажирів. Наприклад, використання собак-поводирів особами з вадами зору в метро взагалі унеможливлене через заборону перевезення тварин. Це не виключний перелік проблемних питань у різних сферах людського буття. Ефективність захисту прав осіб з інвалідністю залежить від ефективності нормативного закріплення цих прав, забезпечення їх здійснення та захисту.

На рівні Кабінету Міністрів України було прийнято Постанову «Про затвердження Державної цільової програми «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів» на період до 2020 року» № 706 від 01.08.2012 р. [120]. Наразі діє Розпорядження Кабінету Міністрів від 07.04.2021 р. № 285-р «Про затвердження Національного плану дій з реалізації Конвенції про права осіб з інвалідністю на період до 2025 року» [121]. Національним планом дій передбачено розроблення законопроекту про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо створення доступності осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення до транспорту, об'єктів транспортно-дорожньої інфраструктури в I кварталі 2023 р. Нажаль, в плані дій не передбачено, які саме з проблем забезпечення прав осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп на транспорті варто вирішити і яким чином. Це вказує лише на декларативність намірів, а не реальне вирішення питань доступності осіб з інвалідністю до транспортної інфраструктури. Тим більше, що якщо в 2012 р. ставилися завдання облаштування об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу з урахуванням потреб осіб з інвалідністю до 2015 року - до 15%, до 2018 року - до 35%, до 2020 року - до 50% та забезпечення на маршрутах загального користування наявності транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю: до 2015 року - до 15% таких транспортних засобів, до 2018 року - до 35%, до 2020 року - до 50%, то наразі поставлене завдання впровадження систем інформування та орієнтування осіб з інвалідністю на транспорті загального користування та об'єктах транспортної інфраструктури з використанням, зокрема, візуальної, звукової, тактильної інформації та усунення перешкод для маломобільних груп населення, у тому числі для осіб з інвалідністю, із залученням як експертів представників громадських об'єднань осіб з інвалідністю під час проведення капітального ремонту об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, в тому числі автомобільних доріг у населених пунктах області, - в

розмірі 70 % об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу облаштовано з урахуванням потреб осіб з інвалідністю до 2025 року, то впровадження умов поетапного збільшення на маршрутах загального користування кількості транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, - передбачено внесення проекту акта до КМУ до I кварталу 2024 р. Це дає підстави для висновку, що завдання впровадження на маршрути транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю не виконане, більш того, стає незрозумілим його вирішення взагалі, адже йдеться лише про подання проекту до I кварталу 2024 року. Виходить, що ст. 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», яка зобов'язувала підприємства, організації та фізичних осіб – підприємців, які здійснюють транспортне обслуговування населення, забезпечити спеціальне обладнання транспортних засобів, вокзалів, аеропортів та інших об'єктів, яке б дало змогу особам з інвалідністю безперешкодно користуватися їх послугами, набула, здебільшого, декларативного, а не обов'язкового характеру [139]. Зазначений обов'язок, врешті, зводився до поетапного впровадження ідеї забезпечення доступності осіб з інвалідності до сфери транспорту: 1) при проектуванні нових засобів та об'єктів інфраструктури, їх реконструкції чи переобладнання; 2) забезпечення зовнішніми звуковими інформаторами номера і кінцевих зупинок маршруту, текстовими та звуковими системами у салоні для обов'язкового оголошення зупинок; 3) при будівництві нових чи ввезенні на митну територію транспортних засобів громадського транспорту (ст. 28 Закону).

Близько 15% населення світу страждає від інвалідності, і очікується, що ця частка зростатиме, особливо в міру старіння населення. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про права людей з інвалідністю зобов'язує зробити транспорт доступним для людей з обмеженими можливостями, щоб вони могли брати участь у житті суспільства «нарівні з іншими».

Поставлені в роботі питання є актуальними не лише для України. Процес забезпечення прав осіб з інвалідністю в транспортній сфері не є статичним. Він в тій чи іншій мірі прогресує з різною мірою успішності у всьому світі. Бабінард Джулі, Ванг Вей, Беннетт Крістофер, Мендіратта Шомік вивчали проблему доступності транспорту для маломобільних людей у регіонах Східної Азії та Тихого океану (EAP). Вони дійшли висновку, що: 1) доступність транспорту не завжди є пріоритетом у транспортному плануванні та реалізації, а у фізичному середовищі та наданні послуг існують перешкоди, які роблять транспорт недоступним; 2) під час планування та проектування безбар'єрних транспортних систем слід враховувати потреби людей з обмеженими можливостями щодо мобільності та доступу шляхом розуміння та визначення обставин, які створюють перешкоди для людей з обмеженими можливостями; 3) багато країн світу досягли прогресу шляхом запровадження нормативних документів з питань проектування та врахування доступності людей з обмеженими можливостями до сфери транспорту [230].

Наразі проводяться дослідження, здійснюється опитування осіб з інвалідністю, залучаються науковці в багатьох галузях, зокрема, ІТ-технологій, спрямовані на пошук оптимальних рішень забезпечення доступної мобільності в секторі громадського транспорту. Принцип Конвенції ООН про права людей з обмеженими можливостями (CPRD) надав нового імпульсу забезпеченню доступності транспортної інфраструктури та послуг для осіб з інвалідністю та обмеженою рухливістю (маломобільної групи осіб). Вирішуючи проблему доступності, в окремих містах світу починається використання інноваційних технологій, які сприяють безбар'єрному та інклюзивному суспільству. Серед рішень, які наразі вивчаються (в т.ч. проектом TRIPS), - штучний інтелект, доповнена реальність і носимі пристрої в доповнення до безбар'єрної архітектури інфраструктури транспорту [231].

За визначенням професора Ейндховенського технологічного університету та керівника TRIPS Крістіни Андерсен, лише зосередившись на потребах людей з обмеженими можливостями, можна усунути широкий

спектр бар'єрів в сучасних системах міського транспорту, таких як: вік, стан здоров'я чи мова [246].

Kaputra Arif B.Sholihah, досліджуючи проблему забезпечення прав осіб з інвалідністю в сфері транспорту, звернув увагу на питання доступності та мобільності. Він поєднав в одну групу людей з обмеженими можливостями, осіб з вадами зору, дітей, людей похилого віку та жінок (напевно, вагітних та з дітьми). На його переконання неможливість чи бар'єри для них в означеній сфері суперечить принципу, прийнятому ООН, що жодна частина забудованого середовища не повинна бути спроектована таким чином, щоб виключати певні групи людей через їхню інвалідність або слабкість» [245]. Kaputra Arif B.Sholihah висловив позицію, що «доступність» як прояв рівності та гуманізму, що врешті має забезпечити «мобільність», має враховуватися при проектуванні та плануванні забудованого середовища. Пол Бартер визначив поняття «доступність» як мета забезпечення доступу для всіх, можливості людей з обмеженими можливостями без сторонньої допомоги дістатися, увійти, пройти, користуватися всіма зручностями, не змушуючи відчувати, що вони є об'єктом милосердя. До категорії «доступність» він застосовує базове поняття концепції «дизайн для всіх», який має особливу цінність для людей з обмеженими можливостями (а не лише осіб з інвалідністю та користувачів візків), людей похилого віку (не обов'язково немічних чи з інвалідністю), дітей, матерів з маленькими дітьми та всіх інших. На його думку термін «доступність» варто використовувати для більш загальної ідеї «переміщення», яка називається «мобільністю», де під останньою слід розуміти можливість переміщуватися [232]. Означене дає підстави для висновку, що концепція «дизайн для всіх» повинна бути визначена як базовий принцип забезпечення рівності, доступності та мобільності, а також самостійності (здійснення пересування чи поїздки без сторонньої допомоги) без дискримінації (на недискримінаційній основі) для всіх категорій осіб у здійсненні ними права на свободу пересування.

Закономірно, що здійснення права на свободу пересування особою з обмеженими можливостями (особою з інвалідністю чи маломобільною особою) сприяє особі у здійсненні нею інших належних їй прав людини, адже обмеження мобільності є серйозною перешкодою для інклюзивного розвитку з обмеженими можливостями, оскільки вони посилюють особисту, економічну та соціальну ізоляцію людей з інвалідністю. На думку Шарлотти Макклейн-Нлапо, (глобального радника Світового банку з питань інвалідності) покращення мобільності є ключовим, оскільки транспорт дає доступ до праці, освіти, охорони здоров'я, ринків, відпочинку та ін. Тобто, транспорт є свого роду вирівнювачем та каталізатором, який полегшує доступ до багатьох інших секторів [241].

Сахед Хоссен Саджіб визначено типові бар'єри, які є перепонами доступності особам з інвалідністю та обмеженою мобільністю до транспортної сфери: 1) негативне ставлення і брак знань про інвалідність з боку водіїв [233]; 2) відчуття занепокоєння [228]; 3) явна або прихована дискримінація та соціальна ізоляція; 4) відсутність транзитної доступності [243]; 5) слабе освітлення та безпека [237]; 6) неможливість доступу до автобусних зупинок і станцій; 7) великі відстані до зупинок громадського транспорту]; 8) відсутність різних ефективних маршрутів до в'їздів на термінали; 9) розташування платформ, щілини та нерівний доступ до платформ і автобусів/потягів; 10) безпека руху, пора року, особливості сусідства та ін.; 11) фізичні перешкоди під час підйому, пересування, посадки та висадки (підвищують ризик нещасного випадку через погану конструкцію транспорту); 12) пошук автобусу та ідентифікація терміналу; 13) зміни у внутрішньому дизайні транспорту; 14) відсутність світла, що ускладнює читання знаків; 15) відсутність аудіоголошень на перехрестях доріг та ін. [250, с. 2]. Означене дозволяє визначити типи бар'єрності для осіб з інвалідністю, обмеженою мобільністю чи іншими фізичними вадами: I) фізичні: А) зовнішні фактори, пов'язані з «дизайном доступності для всіх»: 1) при слідуванні до транспорту; 2) при пошуку маршруту та транспорту; 3) під

час посадки в транспорт та висадку з нього; 4) під час перебування в транспортному засобі та переміщенні в ньому; Б) фактори взаємодії: 5) під час комунікації (зокрема, щодо отримання інформації щодо транспортної послуги та під час укладання договору); II) правові: 6) відсутність належної правової регламентації правовідносин з перевезення пасажирів різними видами транспорту, зокрема: а) у визначенні правового статусу особи з інвалідністю чи обмеженою мобільністю; б) застосуванні інструментів впливу на поведінку учасників правовідносин (приписів, зобов'язань, заборон, стимулів та санкцій); с) гарантій прав пасажирів з інвалідністю (в т.ч. з вадами зору та слуху) чи обмеженою мобільністю у здійсненні ними своїх суб'єктивних прав за договором перевезення пасажирів та захисті порушених прав в контексті реалізації принципів рівності, недискримінації, доступності (фізичної доступності на основі концепту «дизайну для всіх» [77, с. 183].

Концепція соціальної ізоляції (або соціального виключення, відторгнення), яка сформувалася в країнах Європи в 80-90-х роках минулого століття, була орієнтована на вивчення ізоляції окремих груп населення з метою визначення проблем, які перешкоджають їм у здійсненні їхніх прав на засадах рівності. На противагу їй (як спосіб вирішення проблеми на ідейному, концептуальному рівні) було запропоновано концепцію «соціальної інклюзії» («включення, долучення»), яка передбачала запровадження соціальної політики в державі та суспільстві, що ґрунтується на соціальній моделі інвалідності і передбачає зміни у політичній, економічній, соціальній сферах [82, с. 12]. Серед багатьох завдань просувалася ідея усунення бар'єрів, що здатне зробити транспортну систему більш зручною, дружньою та дбайливою для людей з обмеженими можливостями, чим сприяти їм у рівних можливостях ними здійснювати своє право на свободу пересування. За визначенням А.І. Берендєєвої, наразі термін «інклюзія» в Україні часто сприймається саме в контексті «інклюзивної освіти». На її погляд інклюзія, яка передбачає «включення» людини, передбачає включення в усі сфери життя та усіх груп населення, включно людей з інвалідністю, належних до ЛГБТ

спільноти, ВІЛ інфікованих, жінок з маленькими дітьми та ін. У багатьох дослідженнях цей термін прирівнюється до «соціального включення», що передбачає включення людей до життя шляхом створення доступності і інтегрованості до різних соціальних інститутів та відносин, що утворюють повсякденне життя [170, с. 5; 10, с. 20].

Загалом, таке «включення» в транспортній сфері виглядає як сприяння у здійсненні перевезення, яке можна розглядати під кількома кутами зору: 1) з точки зору правової регламентації поведінки учасників транспортних відносин (прав пасажирів на сприяння та обов'язку перевізників та інших учасників транспортних відносин в забезпеченні здійснення прав пасажирів); 2) з точки зору створення безбар'єрного середовища (транспортної інфраструктури, включно в інформаційній сфері шляхом застосування цифрових комп'ютерних технологій); 3) з точки зору сприяння реабілітації осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю.

У контексті зазначеного головною запорукою забезпечення доступності споруд для людей з інвалідністю є передбачені законом санкції, які застосовуються за відсутності такого доступу. Так, ст. 96 Кодексу України про адміністративні правопорушення [51] передбачає штраф за порушення законодавства під час планування і забудови території у розмірі від 900 до 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а ст. 2 Закону України «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності» [111], - штраф за не створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення у розмірі від 18 до 90 мінімальних заробітних плат. Проте, і за наявності санкцій, лише незначна кількість споруд та будівель відповідають вимогам доступності.

Проведення операції в зоні АТО, згодом ООС, а наразі внаслідок збройної інтервенції (агресії), розпочатої РФ 23.02.2022 р., загострилася проблема реабілітації постраждалих військовослужбовців, як з інвалідністю, так і психологічної реабілітації. 18.03.2015 р. було видано Указ Президента

України № 150 «Про додаткові заходи щодо соціального захисту учасників антитерористичної операції» [116], а 12.07.2017 р. затверджено Розпорядження КМ України № 475-р від «Про схвалення Концепції Державної цільової програми з фізичної, медичної, психологічної реабілітації і соціальної та професійної реадaptaції учасників антитерористичної операції на період до 2022 року» [147].

Означене дає підстави для висновку про орієнтацію України на вибір соціальної моделі «інвалідності» в Україні, спрямованій на створення безбар'єрного середовища «дизайн для всіх», реабілітації осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю з метою їх соціалізації та забезпечення мобільності, створення правових гарантій забезпечення здійснення та захисту прав осіб (пасажирів) з інвалідністю в транспортній сфері на недискримінаційній основі. Встановлено, що в Україні реальний стан забезпечення прав осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю на транспорті не відповідає їх потребам та правовим принципам рівності та недискримінації. Попри нормативну регламентацію рівності прав має місце нерівність можливостей їх здійснення, що визнається бар'єрністю.

Г.В. Самойленко, проаналізувавши транспортне законодавство ЄС дійшов висновку, що низка прав пасажирів, закріплених в ЄС, не знайшла своєї правової охорони в Україні, що, виходячи з інтересів пасажирів як споживачів транспортних послуг, потребує свого виправлення шляхом внесення змін та доповнень до цивільного та транспортного законодавства України, закріпивши, серед інших, права пасажирів на доступність та здійснення перевезення на недискримінаційній основі [175, с. 12]. Такий висновок є закономірним, зважаючи на зміст положень Регламентів ЄС щодо захисту прав споживачів в транспортній сфері. Так, п. 7 Регламенту (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24.11.2010 р. щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 [221] перед учасниками транспортної сфери поставлене завдання врахування потреб інвалідів та осіб з

обмеженою рухливістю, зокрема, щодо доступності, приділяючи особливу увагу вимоги «дизайн для всіх» та обов'язок недискримінації та допомоги інвалідам та особам з обмеженою рухливістю. Така ж ідея впроваджена в Регламенті (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23.10.2007 р. про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, зокрема, в ст. 21, в якій кореспондуються права пасажирів з обмеженими можливостями з обов'язками залізничних підприємств і адміністрацій вокзалів вживати усіх необхідних заходів для того, щоб надати інвалідам або особам з обмеженою рухливістю можливість користуватися залізничним транспортом [143]. А от на автомобільному транспорті ч. 1 ст. 11 Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16.02.2011 р. про права пасажирів автобусного транспорту та який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 [141] регламентує вироблення недискримінаційних умов доступу до перевезення для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю шляхом узгодження інтересів перевізників та пасажирів з інвалідністю у співробітництві перевізників та органів управління станціями з організаціями, що представляють інвалідів або осіб з обмеженою рухливістю.

Означене дає підставу для висновку, що в законодавстві ЄС на різних видах транспорту застосовано хоч ідейно і близькі (щодо доступності інфраструктури транспорту та транспортних засобів), але змістовно відмінні підходи – від «загального дизайну для всіх» і недискримінації та надання допомоги, до обов'язку сприяння у здійсненні перевезення особами з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю. Змістовно «сприяння» включає як допомогу, так і створення умов для здійснення прав зазначеними особами. Загалом, праву ЄС властива постановка завдання та визначення мети з наданням можливості суб'єкту самостійно вирішувати спосіб її досягнення з дотриманням установлених принципів. В даному випадку такими принципами є: рівність, недискримінація, доступність, можливість здійснити поїздку. Принципи безбар'єрності доступу, «універсального дизайну» та можливості здійснити поїздку нарівні з іншими пасажирами без сторонньої допомоги

наразі в ЄС перебувають на етапі становлення. Проте, вважаємо, що в процесі адаптації законодавства України до законодавства ЄС, вони вже мають враховуватися в процесі удосконалення законодавства України.

На транспорті принцип недискримінації вже трансформувався в принципи рівності та доступності. Проте, зазначені принципи можна розглядати і через призму негативних (заборона дискримінації) та позитивних приписів (рівності та доступності як правомочностей особи здійснювати належні права вільно та безперешкодно чи безбар'єрно нарівні з іншими учасниками цивільних відносин). В Україні наразі за відсутності закріплення та правової регламентації принципів рівності та недискримінації на транспорті впроваджено ідею допомоги особам з інвалідністю та обмеженою мобільністю та доступності інформації про послуги. Проте, саме по собі закріплення принципів рівності, недискримінації та доступності (як безбар'єрності, яка передбачає можливість особи з інвалідністю (в т.ч. з вадами зору чи слуху) чи обмеженою мобільністю здійснити поїздку самостійно, без сторонньої допомоги), не забезпечене засобами правового впливу на поведінку учасників транспортної системи (органи місцевого самоврядування, перевізників, автостанції, залізничні вокзали, порти, аеропорти та ін.), - є декларацією, а не реальним забезпеченням прав осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю у здійсненні ними права на свободу пересування на засадах рівності. Ці принципи повинні віднайти свій прояв у правах пасажирів та кореспондованих їм обов'язках інших учасників транспортних правовідносин у створенні безбар'єрного середовища на основі «дизайну для всіх», сприянні у здійсненні такими пасажирами поїздки, а за необхідності, - допомоги їм. Підтримуємо позицію Г.В. Самойленка, що ці права повинні бути забезпечені гарантіями [175, с. 13].

Висновки до розділу 1

1. Здійснення суб'єктивного права (межі здійснення якого визначені змістом приписів правової норми) є однією з форм реалізації правової норми

в діях особи. В такому розумінні запропоновано використання термінів «здійснення» та «реалізація».

2. Об'єктом правового регулювання є саме поведінка особи. Правове регулювання є впливом (за допомогою інструментів та засобів правового регулювання) на неї (поведінку особи) через свідомість та волю людини. Свідомість є однією із форм матерії, яка характеризується здатністю до світовідображення та мислення. Воля є однією із форм свідомості, характеризується здатністю до прийняття рішень та цілеспрямованого керування діями (власною поведінкою), а відтак, - поведінкою. Воля детермінована потребами, емоціями та психологічними настановами та включає розумовий та спонукальний аспекти. Вона звернена на визначення та досягнення певної мети, пошуку способів її реалізації, що має задовольнити потреби та інтереси такої особи. Для досягнення зазначеної мети особи можуть вступати в правовідносини щодо певних об'єктів цивільних прав. Воля не породжує ніяких наслідків безпосередньо, - вона є «ідеєю» і здатністю управління. Наслідки є результатом дії волі, вираженої у волевиявленні особи, який як процес продовжується поведінковим актом. Відповідно дії є наслідком вольового процесу.

3. Визначено, що об'єктом правового регулювання є поведінка учасників правовідносин з перевезення пасажирів за договором перевезення (перевізника та пасажирів), в той час як об'єктом такої поведінки є транспортна послуга як благо, що надається перевізником пасажирів.

4. Послуга як об'єкт правовідносин є економіко-правовою категорією: має економічний зміст та правову форму. Як економічна категорія вона визначається: як вид економічної діяльності, відмінної від сфери виробництва; як корисність діяльності; як товар; як нематеріальне благо, яке має позитивний економічний ефект; як позитивний результат діяльності в неуречевленій формі, що унеможливорює його зберігання. Як правова категорія: як благо, здатне своїми властивостями задовольняти потреби особи, яке є результатом дії або діяльності та споживається в процесі її надання.

Економічна основа послуги як блага наділяється відповідним правовим режимом.

5. Характерними ознаками послуги, визначеними в різних нормативно-правових актах є: 1) є благом; 2) результатом економічної діяльності; 3) наявність корисних властивостей; 4) неуречевленість результату; 5) як товар підлягає купівлі та продажу; 6) споживання в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності.

6. За критерієм предмету договору, який є основою типізації договорів, запропоновано ієрархію послуг: послуга (тип) – транспортна послуга (підтип) – транспортна послуга з перевезення пасажирів (вид) – транспортна послуга з перевезення пасажирів певним видом транспорту (підвид).

7. Транспортна послуга є благом, яке є результатом діяльності перевізника з переміщення пасажирів чи доставки його до пункту призначення, має особистий немайновий характер і забезпечує здійснення пасажиром права на свободу пересування за допомогою транспортного засобу. Воно споживається пасажиром в процесі переміщення і не має уречевленого результату такої діяльності, хоча може мати позитивний ефект у формі доставки пасажирів до пункту призначення.

8. Кваліфікуючими ознаками транспортної послуги визначено: її надання за допомогою транспортного засобу, яка полягає у просторовому переміщенні особи, багажу, вантажу чи пошти до певного пункту призначення. Правовий режим транспортної послуги визначається актами транспортного законодавства.

9. Кваліфікуючою ознакою транспортної послуги з перевезення пасажирів є переміщення його до пункту призначення за допомогою транспортного засобу. Обґрунтовано необхідність уточнення її можливістю як переміщення до пункту призначення, так і просторового переміщення без визначення такого. Ця послуга є нематеріальним благом та засобом здійснення права особи на свободу пересування. Правовий режим транспортної послуги з

перевезення пасажирів детермінований його правовим статусом, зокрема: особи з інвалідністю, особи з обмеженою рухливістю, маломобільністю, пасажирів з дітьми.

10. Серед існуючих моделей «інвалідності»: біомедичного, філантропічного, соціологічного, економічного, соціально-політичного, сучасна цивілізація обрала соціальну модель інвалідності, - інклюзію, яка передбачає включення людини у всі сфери людського буття: соціальну, економічну, культурну та ін. Її основоположні принципи закладені в Стандартних правилах ООН щодо урівняння можливостей інвалідів 1993 р. та Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю 2006 р. на міжнародному рівні, а на національному рівні в Україні, - Законом України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні». Вони доповнили принципи рівності та заборони дискримінації (за будь-якою ознакою, фактором чи характеристикою), закладені в Загальній Декларації прав людини 1948 р. та Конвенції 1950 р., додатковим змістом, - рівністю можливостей у сфері життєдіяльності людини, виражений в доступності довкілля та доступності інформації.

11. «Включення» в транспортній сфері є сприянням у здійсненні перевезення, яке слід розглядати: 1) з точки зору правової регламентації поведінки учасників транспортних відносин забезпеченні здійснення прав пасажирів з особливими потребами; 2) з точки зору створення безбар'єрного середовища (транспортної інфраструктури, включно в інформаційній сфері шляхом застосування цифрових комп'ютерних технологій); 3) з точки зору сприяння реабілітації осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю.

12. Принцип доступності є однією із форм принципу рівності на транспорті. Він має дві складові: негативний (заборону дискримінації як застосування без об'єктивного та розумного обґрунтування різного поводження щодо осіб, які перебувають в однаковій ситуації, чи унеможливлення втілення ідеї рівності на власний розсуд у формах діяльності, які не порушують права інших осіб) та позитивний (рівності прав, рівності

можливостей на основі безбар'єрності (включає концепцію «дизайн для всіх»)). Останній потребує нормативного доповнення змісту доступності можливістю самостійно здійснювати поїздки без сторонньої допомоги, нарівні з іншими пасажирями.

13. Бар'єрність для осіб з інвалідністю, обмеженою мобільністю чи особливими потребами можна класифікувати за типами: I) фізичні: А) зовнішні фактори, пов'язані з «дизайном доступності для всіх»: 1) при слідуванні до транспорту; 2) при пошуку маршруту та транспорту; 3) під час посадки в транспорт та висадку з нього; 4) під час перебування в транспортному засобі та переміщенні в ньому; Б) фактори взаємодії: 5) під час комунікації (зокрема, щодо отримання інформації щодо транспортної послуги та під час укладання договору); II) правові: 6) відсутність належної правової регламентації правовідносин з перевезення пасажирів різними видами транспорту, зокрема: а) у визначенні правового статусу особи з інвалідністю чи обмеженою мобільністю; б) застосуванні інструментів впливу на поведінку учасників правовідносин (приписів, зобов'язань, заборон, стимулів та санкцій); с) гарантій прав пасажирів з інвалідністю .

14. В законодавстві ЄС на різних видах транспорту застосовано різні підходи – від «загального дизайну для всіх» і недискримінації та надання допомоги, до обов'язку сприяння у здійсненні перевезення особам з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю. Як загальні принципи безбар'єрності доступу, «дизайну для всіх» та можливості здійснити поїздки нарівні з іншими пасажирями без сторонньої допомоги наразі в ЄС перебувають на етапі становлення. В Україні вони також потребують закріплення. На транспорті ідея доступності обмежується ДБН, які регламентують доступність транспортної інфраструктури, пільгами вартості проїзду (елемент соціальної доступності), покладанням Правилами перевезень пасажирів обов'язку на учасників транспортних відносин забезпечити доступність осіб з інвалідністю до інформації та надання їм допомоги.

15. Забезпечення доступності пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю має складові: 1) медичну (створення умов для комфортної та неускладненої життєдіяльності людини, що ґрунтується на відсутності додаткових чи надмірних фізичних навантажень у порівнянні зі здоровою людиною); 2) соціальну (відсутність дискримінаційних факторів); 3) юридичну (здатність права як регулятора суспільних відносин за допомогою правових засобів впливати на поведінку учасників транспортних відносин, забезпечуючи охорону та захист їх прав). Включає: а) гарантії здійснення та б) гарантії захисту їх прав.

16. Для забезпечення права людини на свободу пересування на основі принципу рівності учасників цивільних відносин, повинне мати значення не наявність у особи статусу особи з інвалідністю, а функціональних розладів чи ускладнень, які знижують можливості такої особи як пасажир здійснити поїздку «без ускладнень», вільно, нарівні з іншими пасажирами.

17. В законодавстві України не вироблено єдиного підходу до забезпечення прав пасажирів транспортній сфері на основі принципів рівності та недискримінації: осіб з інвалідністю, осіб з обмеженою рухливістю та маломобільної групи населення. Реальний стан забезпечення їх прав не відповідає їх потребам та правовим принципам рівності та недискримінації.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СФЕРИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЗАХИСТУ ПРАВ ОСОБИ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЯК ПАСАЖИРА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

2.1. Правовий статус особи з інвалідністю як споживача транспортної послуги за договором перевезення пасажирів

Частина 1 ст. 910 ЦК України визначила сторони договору перевезення пасажирів та багажу: перевізника, який зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення. Притому, сам ЦК України не дає визначення «пасажирів». Досягнення мети даного дослідження та виконання поставлених перед ним завдань дослідження особливостей забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення без визначення особливостей правового статусу такої особи, є неможливим. В транспортному законодавстві України використано терміни: особа з інвалідністю, особа з обмеженою рухливістю та маломобільна група населення. За логікою вони повинні бути носіями персоніфікованих правових статусів, визначених актами транспортного законодавства та договорами. Вочевидь, що вони детерміновані їх станом «інвалідності», щодо якого державою прийнято зобов'язання гарантувати їм рівні з усіма іншими громадянами можливості для участі в економічній, політичній і соціальній сферах життя суспільства, створення необхідних умов, які дають можливість особам з інвалідністю ефективно реалізувати права та свободи людини і громадянина, вести повноцінний спосіб життя відповідно до індивідуальних можливостей, здібностей та інтересів, що прямо визначено в преамбулі Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» [139].

За визначенням А.В. Баранкевич, попри активне використання як в науці, так і в законодавстві поняття «правового статусу», наразі відсутнє єдине

усталене його визначення. Його використання зумовлене, здебільшого, праворозумінням тієї особи, яка його використовує [6, с. 19].

За визначенням, даним А.М. Колодієм, під правовим статусом особи розуміється юридично закріплене становище особи в державі й суспільстві, яке характеризується зв'язками особистості з державою та державно організованим суспільством, які виникають у різних сферах життєдіяльності суспільства й регулюються практично всіма галузями національного права України [56]. О.О. Кравчук виділив три види правового статусу фізичної особи: 1) як фізичної особи (людини і громадянина); 2) як фізичної особи-підприємця; 3) як самозайнятої особи [61, с. 194]. Такий висновок ним зроблений через призму вирішення питань оподаткування. Притому, на його думку, особа може перебувати одночасно в кількох статусах, вступаючи в різні відносини [61, с. 196]. Звичайно, з різних причин особа може бути носієм різних прав та обов'язків та бути учасником різних відносин: бути роботодавцем чи працівником, народним обранцем чи виборцем, державним службовцем чи споживачем адміністративних послуг, а як учасник цивільних відносин – стороною договору, учасником сімейних, спадкових чи інших відносин щодо майнових та особистих немайнових благ. Залежно від різних критеріїв в теорії права визначено види правових статусів особи: загальний (як людини і як громадянина); спеціальний (як належність до певної групи чи категорії людей); індивідуальний (належний конкретному індивіду). На цю особливість звернув увагу і Г.В. Самойленко, вирішуючи питання забезпечення та захисту прав пасажирів. Ним визначено рівні забезпечення прав пасажирів на основі ідеї людиноцентризму: як людини, як споживача транспортної послуги та як сторони договору [175, с. 95]. В контексті даного дослідження можна продовжити ці рівні визначенням правового статусу особи з інвалідністю, обмеженою рухливістю, маломобільної особи чи з особливими потребами.

Історично термін «правовий статус» мав дещо інше значення, що зумовлене необхідністю визначення правоздатності в римському приватному

праві. Повна правоздатність включала три елементи: *status libertatis* (стан свободи), *status civitatis* (стан громадянства) та *status familiae* (сімейний стан) [70, с. 33]. Сам термін «status» в період Римської імперії означав становище особи в суспільстві та сукупність її прав та обов'язків. За визначенням Петрова С.Є. в юридичній науці до 60-х років XX століття відбувалося ототожнення категорій «правового статусу» та «правоздатності», що зумовлювалося моментом їх виникнення – моменту народження особи [94, с. 261]. Проте, такий підхід не був одностайним. За визначенням Н. Якимчук «правовий статус» та «правоздатність» співвідносяться як ціле і частина. Вона визначає, що категорія «правовий статус» ґрунтується на правоздатності, проте, є ширшою категорією, оскільки має узагальнюючий характер [222, с. 12]. Така позиція підтримана Колодієм А.М. та Камінською Н.В., які визначили елементи структури правового статусу особи: 1) правосуб'єктність (передбачена нормами права можливість особи бути учасником правовідносин. Складається з: *правоздатності; дієздатності; деліктоздатності*); 2) конституційні принципи правового статусу людини і громадянина (вихідні засади, які визначають зміст і умови здійснення прав, свобод та обов'язків особою, закріплені ст.ст. 21-24 Конституції України); 3) громадянство (правовий зв'язок між особою і державою, що знаходить свій вияв у їх взаємних правах та обов'язках; 4) конституційна система прав, свобод та обов'язків людини і громадянина (ст.ст. 27-54, 65-68 Конституції України); 5) конституційні гарантії прав, свобод та обов'язків людини і громадянина (умови та засоби, які забезпечують фактичне здійснення прав, свобод та обов'язків особи в державі, закріплені ст.ст. 55-64 Конституції України) [56]. Об'єктивно, що ці елементи відображають загальний правовий статус особи як людини і громадянина.

Така позиція підтримана не всіма науковцями. На погляд О.В. Зайчук, правовий статус як юридична категорія визначає модель допустимої та необхідної поведінки, що забезпечує нормальну життєдіяльність соціального середовища та характеризує реальну взаємодію держави та особи [42]. У сфері

перевезень пасажирів, на визначення Г.В. Самойленка, у випадку, якщо існує потреба в забезпеченні прав «слабкої» сторони (пасажира), або якщо сторони договору не врегулювали свої відносини, або врегулювали не достатньо, - необхідне нормативне регулювання таких відносин [175, с. 49]. За його висловленням для ефективного правового регулювання відносин необхідне розуміння їх змісту та цілеспрямований впливу на поведінку учасників за допомогою правових засобів [175, с. 72]. С.Є. Петров погодився з його думкою, що одних лише приписів закону недостатньо для отримання очікуваного від правового регулювання результату. Для того існує механізм правового регулювання, який має елементи та стадії. Поєднання в механізмі правового регулювання елементів та етапів реалізації характеризує його особливості щодо конкретних правовідносин [94, с. 267]. О.В. Левада визначила, що поведінка людини як учасника суспільних відносин потребує належного правового регулювання за допомогою правових норм, - нормуванням поведінки держава регулює суспільні відносини. Право, як інструмент держави має власний інструментарій впливу на поведінку людини (правові стимули і правові обмеження) [64, с. 20]. Така позиція підтримана Г.В. Самойленком, який зробив висновок, що оскільки ідеальна модель правовідносин між перевізником і пасажиром закладена саме в правовій нормі, а не в акті саморегулювання, то домінуючими правовими засобами в цій сфері є дозволи, заборони, обмеження, зобов'язування та санкції, застосовані на основі зобов'язуючого (нормативного) типу правового регулювання, що забезпечує при саморегулюванні (договірному регулюванні) забезпечити «нормативний мінімум» як варту на сторожі прав та інтересів пасажира [175, с. 214-215]. Об'єктивно, що правове регулювання не є самоціллю, - воно має свою мету та спрямованість. Так і В.Л. Яроцький розглядає механізм правового регулювання як систему правових засобів, за допомогою яких здійснюється процес результативного правового впливу на суспільні відносини з метою їх упорядкування [226, с. 12]. З цього С.Є. Петров робить висновок, що застосування засобів впливу на поведінку особи детерміноване:

характером відносин, метою їх правового регулювання, застосуванням методів правового регулювання [94, с. 268].

Вважаємо, що вплив на поведінку особи забезпечується через механізм правового регулювання, елементами якого є правова норма та суб'єктивні прав та обов'язки учасників правовідносин, які виникають на підставі юридичних фактів, зокрема, їх вольових дій. Загалом, зазначені суб'єктивні права та обов'язки визначають міру можливої, дозволеної чи необхідної поведінки, що і визначає, врешті, правовий статус особи. Л.О. Волкова запропонувала розрізняти «ідеальний» (закріплений нормативно) і «реальний» правовий статус суб'єкта, який змінюється в реальному правовідношенні, в той час як «ідеальний» формується правовими нормами, якими врегульовано правовідносини [17, с. 56]. В цьому С.Є. Петров вбачає «відставання» правового регулювання від «фактичних» відносин, які потребують свого належного впорядкування правовими засобами [94, с. 263]. Правовідношення є наслідком правового впливу, дії правової норми на конкретні життєві відносини і водночас, правова норма знаходить своє життя в них. Відтак, правова норма і врегульоване нею правовідношення перебувають в єдності, взаємообумовленості та взаємозалежності. Вони співвідносяться як зміст та форма. Врешті, форма під впливом різних факторів не завжди відповідає змісту, ідеальній моделі правовідношення, запрограмованій в правовій нормі. Водночас, ми б не порівнювали ідеальний та реальний правовий статус з реальними відносинами та правовідношенням. Адже в останньому випадку йдеться про ефективність правового регулювання, - чи досягнуто мету правового регулювання застосованими засобами впливу на поведінку учасників. А от ідеальний і реальний статус, про який йдеться в роботі Л.О. Волкової, відображають рівні правового регулювання. «Ідеальний» правовий статус є відображенням «спеціального» правового статусу (усередненого для певної групи суб'єктів чи учасників певних відносин, наприклад, споживчих), в той час як «реальний» є «індивідуальним», належним конкретній особі в конкретному правовідношенні.

О.А. Старицька звернула увагу, що окремими науковцями висловлено точку зору, що поняття правового статусу слід обмежити основними елементами структури: правами та обов'язками, а всі інші елементи визнати або передумовами, або другорядними по відношенню до основних [186, с. 49]. Така позиція підтримана низкою науковців: Л.А. Луць зводить правовий статус до закріплених в правових нормах суб'єктивні права та юридичні обов'язки особи та гарантовані державою [69, с. 124], а П.М. Рабінович таким визначає комплекс суб'єктивних юридичних прав та обов'язків особи [152, с. 84]. А от визначення В.О. Котюк, в якому науковець під правовим статусом особи розуміє сукупність юридичних прав, свобод та обов'язків, закріплених в законодавстві, які надають особі потенційні можливості особи мати суб'єктивні права й обов'язки та здійснювати їх у системі суспільних відносин, викликає заперечення [60, с. 100-102]. З наведеного слідує, що набуті особою права не є правами, які складають зміст правового статусу особи. Проте, це не так. Йдеться про загальний, спеціальний та індивідуальний правові статуси.

В науці часто використовуються дві категорії – правовий статус та правове положення. Щодо співвідношення цих категорій було висловлено кілька підходів: 1) самостійності понять; 2) ідентичності понять; 3) визнання «правового статусу» ядром чи основою «правового положення» [94, с. 261]. «Правове положення» визначене нами як «індивідуальний» правовий статус, в якому конкретизовані загальний та спеціальний правові статуси.

Вирішення питання забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення неможливе без визначення особливостей їх правового статусу.

О.О. Старицька, досліджуючи рівні правових статусів, дійшла висновку, що вони є неподільними, оскільки одному суб'єкту властиві всі визначені види статусів (загальний, спеціальний, індивідуальний), вони нашаровуються один на одного і є неподільними. Притому, загальний правовий статус у всіх громадян один – він визначений Конституцією України та міжнародними

договорами, зокрема, Загальною Декларацією прав людини 1948 р., за кожним визнається право на повагу до людської гідності, що є основою рівності кожного незалежно від будь-яких характеристик, обставин чи ознак. Відтак, на її погляд, спеціальні статуси конкретизують загальний конституційний статус особи щодо конкретної сфери суспільних відносин. В свою чергу, останній конкретизується стосовно конкретної особи в конкретному правовідношенні, з чого зроблено висновок, що індивідуальних правових статусів рівно скільки, скільки існує людей (проживає в конкретній державі) [186, с. 48]. Обґрунтованим виглядає її висновок, що людина (фізична особа) перебуває у стані споживання протягом усього життя. Водночас, вона є учасником різних відносин, що визначає взаємозв'язок її статусів між собою. Тим не менше, неможливо говорити про конституційний статус споживача. Напроти, загальний статус особи повинен бути наповнений додатковими спеціальним правами та обов'язками, що є проявом спеціального правового статусу та визначає особливе правове положення особистості, обумовлене її соціальним та суспільним призначенням [186, с. 49]. Навряд чи доречно говорити про соціальне чи суспільне призначення особистості. В умовах антропологічних підходів та орієнтованості приватного права на права та свободи людини, можна говорити про її місце та роль в системі суспільних відносин, про належні їй права та свободи, обов'язки, але не про призначення.

І.М. Станкова також висловила, що аналіз загальнотеоретичного розуміння конструкції «правовий статус» дозволяє кваліфікувати правовий статус споживача як спеціальний, який охоплює визначене коло осіб (споживачів) за критерієм наміру задоволення власних (особистих) потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької діяльності в процесі набуття товарів, робіт чи послуг. Потреба захисту прав споживачів визначила закріплення законодавцем особливого правового режиму правового регулювання як споживчих правовідносин, так і забезпечення та захисту прав споживачів, учасниками яких вони є. Цей режим визначає спеціальний

правовий статус споживача, доповнюючи його права додатковими можливостями [185, с. 4-5].

О.Ю. Черняк було віднесено правовий статус споживача до числа спеціальних правових статусів. Формування такого «спеціального» статусу було зумовлено необхідністю створення додаткових гарантій охорони прав і законних інтересів споживачів, які перебували в нерівному становищі з виробниками та продавцями товарів, робіт та послуг на підприємницькій основ [218]. У світі під впливом конsumerського руху 60-х років, а в Україні в 1991 році на державу, як регулятора суспільних відносин, було покладено обов'язок охорони та захисту прав таких споживачів через необхідність усунення економічної нерівності контрагентів. Приватне право, яке ґрунтується на ідеї рівності учасників цивільних відносин, попри її декларування, визнало фактичну нерівність споживачів та комерсантів та визначило шляхи вирішення завдання забезпечення їхніх прав та рівних можливостей. Законодавець в ЦК України навіть передбачив особливий від договору – публічний договір, який застосовується в сфері саморегулювання споживчих відносин. Його основним призначенням є нормативне вирішення нерівності його сторін з наданням гарантій слабкої сторони договору, яка, як правило, не може впливати на формування умов договору, що і визначає їх особливість – спосіб укладання шляхом приєднання до договору на умовах, визначених сильною стороною договору. Задля уникнення зловживання правом такою стороною та формування прав слабкої сторони на основі принципів рівності та справедливості, публічний договір передбачає заборону дискримінації та допускає імперативне нормативне закріплення його умов в актах цивільного законодавства. О.О. Старицькою також визнано, що фактичне становище та необхідність особливого захисту прав споживача передбачає застосування публічно-правового впливу, що призводить до наділення споживача низкою публічно-правових можливостей та застосування публічно-правових засобів захисту його прав, а також створення системи державного і громадського захисту прав споживачів [186, с. 51].

Правовий статус споживача наділяє особу додатковими правами та обов'язками, що визначає ступінь правової охорони та захисту прав такої особи. О.Ю. Черняк також визнає, що «спеціальний» правовий статус виконує по відношенню до загального, який є основою, або функцію його доповнення (надання додаткових прав, наприклад, прав споживача) або його обмеження. Загальний та спеціальний статуси перебувають у взаємозв'язку, в якому загальний є передумовою спеціального, а той, в свою чергу, - конкретизує положення певної групи суб'єктів [218].

Одним з перших в Україні, хто звернув увагу та обґрунтував застосування Закону України «Про захист прав споживачів» до відносин з перевезення пасажирів за договором, був О.М. Нечипуренко. Так, він визначив, що особливістю суб'єктного складу за договором перевезення пасажирів є участь як сторони договору пасажира-фізичної особи, яка користується всіма правами, що випливають з договору перевезення пасажирів, а також правами, наданими Законом України «Про захист прав споживачів». З цього він зробив висновок, що саме це визначає покладання на перевізника додаткових обов'язків, які витікають з цього закону, що мають публічно-правове походження [86, с. 99]. В свою чергу, У.П. Гришко зробила висновок, що виокремлення системи прав споживача транспортних послуг має важливе значення для формування його цивільно-правового статусу як повноправного суб'єкта транспортних відносин [113, с. 31]. Г.В. Самойленко обґрунтував, що дію Закону України «Про захист прав споживачів» поширено на відносини з перевезення пасажирів в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства [175, с. 8]. Такий висновок ним зроблено на підставі аналізу правовідносин з перевезення пасажирів та визначення сфери дії Закону України «Про захист прав споживачів». В основу аргументів покладено думку, що основний інтерес пасажирів (мета як усвідомлене бажання очікуваного результату) полягає у здійсненні перевезення (доставці пасажирів до пункту призначення як блага), що визначає його немайнову природу. Він досягається шляхом надання перевізником транспортної послуги, яка споживається

пасажиром (споживачем транспортної послуги) в процесі її надання [175, с. 103].

Г.В. Самойленко також зробив висновок, що метою правового регулювання відносин з перевезення пасажирів за договором є задоволення його потреб (здійснення ним природного права на свободу пересування). На його переконання відсутність мети споживання транспортної послуги позбавляє сенсу такі відносини, відтак, пасажир, як споживач транспортної послуги, є віссю обертання, навколо якої відбувається дійство під назвою споживче правовідношення [175, с. 216-217]. Означене дало йому підстави для висновку, що оскільки єдиною метою правовідношення за договором перевезення пасажирів є доставка пасажирів до пункту призначення, а способом її досягнення, - надання транспортної послуги за договором перевезення пасажирів, яка споживається в процесі її надання, є всі підстави вважати таке правовідношення споживчим [175, с. 105]. Відтак, саме споживчий характер правовідносин з перевезення пасажирів за договором визначає застосування до них Закону України «Про захист прав споживачів». Такої позиції тримається і І.Р. Ніколаєнко [89, с. 98]. Водночас, Г.В. Самойленко визначив у якості підстави визнання споживчими правовідносин з перевезення пасажирів за договором застосування до них Закону України «Про захист прав споживачів», визнаючи, при цьому, споживчий характер врегульованих ним відносин [175, с. 108]. Вбачаємо в такому підході певне протиріччя. Вважаємо, що саме споживчий характер правовідносин визначає застосування до них зазначеного закону, а не навпаки. Врешті, і сам Г.В. Самойленко, визначаючи споживчими правовідносини: які врегульовані споживчим законодавством; правовідносини за участю споживачів (фізичних осіб); правовідносини, в яких суб'єкт підприємницької діяльності передає блага майнового чи немайнового характеру фізична особа приймає і споживає їх, чим задовольняє свою потребу (потреби), не пов'язану зі здійсненням підприємницької діяльності, говорить про причинно-наслідкові зв'язки, які зумовлюють визнання споживчими правовідносини в силу їх «споживчої» природи, а не в силу того, що певна

група відносин врегульована споживчим законодавством [175, с. 115]. Погодимось з його аргументами, що окремі споживчі відносини можуть бути не врегульовані актами споживчого законодавства. Але такий висновок є гіпотетичним, адже реальний приклад такої ситуації навести важко в силу «загального» характеру Закону України «Про захист прав споживачів», в преамбулі якого прямо визначено, що ним врегульовано відносини між споживачами товарів, робіт і послуг та виробниками і продавцями товарів, виконавцями робіт і надавачами послуг різних форм власності. Це визначення потребує усвідомлення змісту дефініції «споживач», під яким п. 22 ст. 1 зазначеного Закону розуміє фізичну особу, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника. З цього слідує закономірний висновок щодо визнання споживчими правовідносин за участі споживачів-фізичних осіб, які придбавають товари, роботи чи послуги для особистого споживання. За визначенням Г.А. Осетинської споживачі як суб'єкти цивільних прав можуть вступати в договірні правовідносини, тим самим, реалізуючи свою правосуб'єктність, а у випадку вступу у правовідносини споживчого характеру, вони набувають суб'єктивних цивільних прав і обов'язків, які становлять зміст цивільного та споживчого цивільного правовідношення [93, с. 91].

Означені аргументи та висновки дозволяють зробити узагальнення та ставлять нові питання. Відповідно до усталеного підходу визначено рівні правових статусів особи – загальний – спеціальний – особливий. Та, як вбачається, ці рівні мають підрівні, визначені конкретизацією сфер відносин, учасниками яких є особи. Так, основними інститутами, що відображають сфери суспільних відносин, врегульованих цивільним правом, є інститути власності, зобов'язань, зокрема, договірних та позадоговірних, спадкових та ін. За таким підходом в них учасники наділяються певним правовим статусом, що дозволяє визначати правовий статус власника, правовий статус сторони

договору і т.п. Якщо сприйняти за основу споживчі відносини як родову категорію, то закономірним є визнання видів споживчих відносин щодо основних видів благ – товарів, робіт та послуг. Відповідно до Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС), вироблена класифікація, яка включає 160 видів послуг, розділених на 12 основних розділів, серед яких лише транспортних послуг виділено 33 види [22]. Одним із видів транспортних послуг є перевезення пасажирів. Враховуючи, що ці перевезення здійснюються різними видами транспорту, діяльність якого врегульовано на рівні спеціального транспортного законодавства, правовий режим надання цих транспортних послуг зумовлений, за визначенням Г.В. Самойленка та Р.О. Стефанчука, «особливостями їх технічної та технологічної експлуатації, що впливає на зміст прав та обов'язків їх учасників та порядок їх здійснення» [175, с. 163]. На цю особливість звернула і О.В. Земскова [43, с. 6]. Але це загальнорегулятивний підхід до правового регулювання транспортних відносин. Він орієнтований на врегулювання транспортної діяльності. Його основним недоліком, за визначенням Г.В. Самойленка, є: архаїчність норм транспортного законодавства; домінування нормативного регулювання над договірним; допустимість відходу від нормативних приписів у випадках, коли такий відступ заборонений або його неможливість витікає з приписів нормативних актів; декларативності положень актів транспортного законодавства; відсутність орієнтації на людину, її потреби та безпеку; обмеженість прав пасажирів порівняно з правом ЄС та незабезпеченість їх обов'язками перевізника та санкціями; вибірковість орієнтації на підходи сучасного споживчого та транспортного законодавства ЄС; непослідовність політики забезпечення мобільності та недискримінації; вибірковість прямих приписів та заборон [175, с. 192]. Погоджуючись в цілому з даним висновком, вважаємо, що наразі домінування нормативних приписів, нормативного регулювання над договірним не варто вважати недоліком. Адже саме нормативне регулювання забезпечує необхідний рівень охорони прав пасажирів від зловживання правом з боку перевізників. Загалом, і сам

Г.В. Самойленко визнає цей факт. В іншій праці він визначив, що цій меті слугує закріплення конструкції публічного договору в ст. 633 ЦК України, яким свідомо допускається відхилення від традиційного для приватного права підходу свободи договору та нормативного обмеження його дії з метою проведення саме інтересів пасажирів. Водночас, за його визначенням, триває дискусія щодо обґрунтованості та допустимості обмеження дії принципу свободи договору актами транспортного законодавства для забезпечення компромісу інтересів пасажирів та перевізника [177, с. 80]. З.В. Ромовська також виходить з розуміння, що юридична рівність суб'єктів не виключає їх майнової нерівності та економічної залежності [169, с. 5]. Вважаємо, що задля вирівнювання нерівності правових та економічних можливостей учасників цивільних (договірних) відносин на засадах рівності, потрібен вплив на їх поведінку, конкретизовану в належних їм правах та обов'язках за допомогою певних правових засобів. Д.С. Абрикосов також тримається позиції, що в сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом за договором неможливо виключно диспозитивними засобами на основі принципу «свободи договору» забезпечити справедливий компроміс інтересів авіаперевізників та пасажирів та забезпечити права останнього, як слабкої сторони публічного договору [1, с. 47]. А.О. Мінченко також визнав пасажирів економічно слабкою стороною договору, чим обґрунтував застосування імперативних норм до транспортних правовідносин через необхідність захисту її прав [75, с. 111]. Науковці визнають, що існування публічного договору є винятком з загального принципу свободи договору, одним із випадків дії публічних засад у цивільному праві», що слугує меті захисту прав споживачів [212, с. 537; 215, с. 448]. В свою чергу С.О. Погрібний висловив підхід, що свобода договору не є безмежною і вона обмежена необхідністю керуватися приписами закону, обов'язковими для виконання [101, с. 242].

Еволюція цивільного законодавства та науки поставила нові завдання та виробила нове бачення застарілих проблем та шляхів їх вирішення. Так, тривалий час правовий статус пасажирів з інвалідністю розглядався, в кращому

випадку, з точки надання пільг на проїзд в транспорті. Гуманістичні засади сприяли виробленню нових підходів в сприянні таким особам у здійсненні ними поїздки, що розумілося через призму категорій «важко» (визначалося співчуттям) та «допомога» (як прояв людяності). Але і в той період низка науковців не розглядали проблеми правового статусу пасажирів з інвалідністю через гуманістичні засади, а тим більше через принципи рівності, та одного із його проявів на транспорті – принципу доступності та недискримінації. Так, А.О. Мінченко визначив велике значення терміну «комфортність», коли це стосується перевезення інвалідів [75, с. 103]. Цей термін він застосовує як додаткову умову договору, що має сприяти підвищенню комфорту посадки-висадки пасажирів чи пересуванню салоном, наводячи у якості прикладу п. 38.8 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, в якому передбачено подання за можливості спеціального вагону, що має спеціальне обладнання для посадки інваліда до поїзда та спеціалізоване купе для проїзду та п. 38.5 означених Правил, якими передбачено розміщення на вокзалах кас, зручних для придбання квитків осіб з інвалідністю в колясках. Дійсно, в означених Правилах йшлося саме про зручність, а не про доступність, рівність та недискримінацію.

О.М. Нечипуренко в дисертаційному дослідженні на тему «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) було зроблено висновок, що маршрутні таксі не враховують потреби осіб з обмеженими можливостями (не пристосовані для перевезення інвалідів, пасажирів з дитячими візками або багажем), чим порушують їхнє право на пересування [88, с. 10]. Ним в національній юридичній науці вперше розглядалася проблема прав пасажирів з обмеженими можливостями (малося на увазі з особливими потребами) через призму забезпечення права пасажирів на свободу пересування. Ця ідея була підтримана Г.В. Самойленком, який обґрунтував положення, що існує необхідність в універсальному та спеціальному забезпеченні прав пасажирів: а) за видами транспорту; б) окремих категорій пасажирів, зокрема, дітей, осіб з інвалідністю, маломобільної та пільгової категорій [175, с. 6]. В подальшому

ним зроблено висновок, що критерієм забезпечення правомочностей пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю на укладення договору та здійснення поїздки за договором є реальна можливість безперешкодно отримати необхідну інформацію, укласти договір та здійснити поїздку на недискримінаційній основі. На основі підходів транспортного законодавства ЄС та через усвідомлення потреби забезпечення прав людини (зокрема, права на свободу пересування), та прав споживача, ним було обґрунтовано пропозицію закріплення в національному законодавстві права пасажирів (в тому числі з обмеженими можливостями) на доступність, під якою він розуміє можливість здійснення перевезення на недискримінаційній основі [175, с. 12].

Водночас, він, підіймаючи проблему забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю, пропонує розпочати її вирішення з закріплення за пасажиром права на доступність та вироблення відповідного ефективного механізму. І.С. Лукасевич-Крутник в дисертаційному дослідженні не виділила пасажирів з інвалідністю в особливу групу пасажирів. Вона звернулася до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю від 13 грудня 2006 р., яка стала, на її переконання основою розробки Державної цільової програми «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів на період до 2020 року», затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2012 р. № 706, відповідно до якої до 2020 р. в Україні планувалося забезпечити доступ осіб з інвалідністю до транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, транспорту, що потребувало відповідного нормативного забезпечення. Принагідно зазначимо, що Законом України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» від 21.03.1991 р., ст. 26 (в редакції Закону України 1991 р.) вже покладала обов'язок створення умов для безперешкодного доступу інвалідів споруд та громадського транспорту, що свідчить про відсутність поступальних кроків до істотного вирішення цього питання протягом останніх десятиліть на державному та муніципальному рівнях. Наразі, як вже зазначалося, це питання почасти почало вирішуватися в сфері транспортної інфраструктури через запровадження нових ДБН, вже

орієнтованих на забезпечення прав осіб з інвалідністю та обмеженою рухливістю на доступність та інклюзію.

Оскільки дослідження проблем забезпечення та захисту прав осіб з інвалідністю не було предметом окремого дослідження І.С. Лукасевич-Крутник, вона обмежилася висновком, що «поняття пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особи з інвалідністю надає можливість зробити висновок, що пасажиром може бути будь-яка фізична особа, незалежно від обсягу цивільної дієздатності», не досліджуючи питання правового статусу такого пасажир [66, с. 190].

Не звертаючись окремо до категорії правового статусу пасажир та пасажир з інвалідністю, Г.В. Самойленко доходить до рівнів правового регулювання, а відтак, - до визначених ними рівнів правових статусів особи-пасажир. Він звернув увагу, що в науці цивільного права науковці часто конкретизують свою увагу на суб'єктивних правах та юридичних обов'язках особи, які виникли в конкретному договірному правовідношенні. С.О. Погрібний серед елементів механізму правового регулювання виділив суб'єктивні юридичні права і обов'язки в їх індивідуалізації (конкретизації), яких набувають суб'єкти в конкретному правовідношенні, що виникло на підставі юридичного факту [101, с. 49]. За визначенням Г.В. Самойленка, обмежуючи права та обов'язки особи лише тими, які виникли на підставі укладеного договору, має місце обмеження прав, які складають зміст загальної правосуб'єктності особи [175, с. 65-66]. Дійсно, особа продовжує залишатися носієм особистих немайнових прав, що складають зміст його правосуб'єктності, незалежно від їх згадування в змісті договору. Таким є, наприклад, право особи на захист, закріплене в Конституції України.

Особливістю діяльності транспорту є практично повна залежність пасажир від перевізника та обмеження прав пасажир на підставі вимог транспортного законодавства. Правове регулювання перевезень пасажирів на рівні підзаконних актів ставить закономірне питання щодо обґрунтованості обмежень прав людини як пасажир на рівні не закону. Г.В. Самойленко

аргументував, що правовий статус пасажирів, в тому числі окремих категорій, забезпечення їх прав, допустимі обґрунтовані обмеження їх прав та порядок їх здійснення повинні мати законну основу [175, с. 49].

Тут виникає достатньо складне питання – які права, що складають зміст загальної правосуб'єктності особи можуть бути обмежені чи конкретизовані в актах спеціалізованого транспортного законодавства, в якій мірі і з яких підстав, а які – ні. Іншими словами, йдеться про конкуренцію загальної та спеціальної норми. Відмінність спеціальної норми завжди породжує питання: дана спеціальна норма конкретизує, доповнює чи уточнює загальну норму щодо конкретного правовідношення, а, відповідно, і правового статусу його учасників, чи протирічить їй. Напевно, доки не встановлене інше в судовому порядку (в тому числі на рівні Конституційного Суду України), варто вважати, що норма є спеціальною. З такого твердження слідує, що спеціальний правовий статус, визначений Законом, варто вважати таким, який конкретизований відносно даної категорії осіб до визначеного типу чи виду суспільних відносин. Формально ч. 3 ст. 6 ЦК України закріпила, що в акті саморегулювання сторони можуть відступити від положень актів цивільного законодавства і врегулювати свої відносини на власний розсуд, і водночас, що вони не можуть відступити від таких положень, якщо в цих актах прямо вказано про це, а також у разі, якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства випливає з їх змісту або із суті відносин між сторонами. В транспортних правовідносинах щодо перевезень транспортом загального користування такий підхід є виправданим в інтересах пасажирів, з метою охорони та захисту його прав, недопущення зловживання правом з боку перевізника. Звичайно, йдеться не лише про зловживання правом (наприклад, коли перевізник серед умов перевезення передбачає звільнення його від відповідальності), а й про забезпечення захисту прав пасажирів, - наприклад, задля забезпечення його безпеки. Наприклад, заборона переміщатися салоном транспортного засобу під час руху є не порушенням права на свободу пересування, а виправданим обмеженням. Про це йдеться в Конвенції про

захист прав людини і основоположних свобод 1950 р., яка допускає виправдане обмеження прав людини, яке є допустимим в демократичному суспільстві [54].

Конституційний Суд України визначив, що «під правомірним обмеженням конституційних прав і свобод людини і громадянина слід розуміти передбачену Конституцією України можливість втручання держави за допомогою юридичних засобів у зміст та обсяг конституційних прав і свобод людини і громадянина, яке відповідає вимогам верховенства права, потрібності, доцільності та пропорційності у демократичному суспільстві. Метою такого обмеження є охорона основоположних цінностей у суспільстві, до яких належать, зокрема, життя, свобода та гідність людини, здоров'я і моральність населення, національна безпека, громадський порядок» [72].

Означене дає підстави для висновку, що наявність у пасажирів різнорівневих правових статусів надає йому загальні права, визначені загальною правосуб'єктністю фізичної особи (людини) та спеціальні, визначені актами споживчого та транспортного законодавства, детерміновані спеціалізацією видів перевезень за видами транспорту та спеціальним правовим статусом людини як особи з інвалідністю, детермінованим все тими ж актами транспортного законодавства. За такого підходу можливе наступне визначення рівнів та підрівнів правового статусу пасажирів з інвалідністю: загальний – спеціальний (як учасника цивільних відносин – як споживача – як пасажирів – як пасажирів за видами транспорту) – спеціальний додатковий (як особи з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю за видами транспорту) – індивідуальний (правовий статус конкретної особи в конкретному правовідношенні). Рівні правових статусів пасажирів визначаються рівнями правового регулювання транспортних правовідносин (правовідносин з перевезення пасажирів за договором), учасниками яких вони є (міжнародні акти – Конституція України – ЦК України – транспортні кодекси та статuti – Закон України «Про транспорт» [151], спеціалізовані закони за

видами транспорту – Правила перевезень пасажирів різними видами транспорту (чи обслуговування пасажирів та багажу) – договір).

Для правової характеристики правового статусу пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів слід визначити структуру такого правового статусу та, відповідно, визначити його елементи. Ми виходимо з того підходу, що такими елементами спеціального рівня правового статусу особи є спеціальна право- та дієздатність такої особи та належні їй суб'єктивні права та обов'язки. На підставі зробленого вище висновку щодо правовідносин і рівнів їх правового регулювання, а відповідно, рівнів правового статусу їх учасників, зокрема, особи з інвалідністю, визначаємо, що спеціальний правовий статус (умовно загальний цивільний) детермінований специфікою споживчого та транспортного законодавства, які конкурують між собою в регулюванні відповідних відносин. Формально, лише ПК України в ч. 3 ст. 101 прямо визначає, що дія Закону України «Про захист прав споживачів» поширюється на повітряні перевезення, крім питань, які врегульовані цим Кодексом, правилами повітряних перевезень пасажирів та вантажів, міжнародними договорами України [99]. Вважаємо, що дане положення має бути застосовано щодо інших видів перевезень пасажирів на інших видах транспорту, адже такий висновок є закономірним в частині надання пріоритетності дії саме спеціальній нормі, якою варто визнавати акти спеціалізованого транспортного законодавства, зокрема, Правила перевезень пасажирів на різних видах транспорту. Змістовно вони не лише формують зміст відносин, які виникають на підставі укладених договорів між перевізником та пасажиром, а й відображають позицію законодавця щодо: врегулювання правовідносин на основі визначеного, щоправда, законодавцем або профільним міністерством чи уповноваженим органом державної влади у сфері транспортної діяльності без погодження своїх рішень з представниками пасажирів, - компромісу інтересів перевізників та пасажирів; забезпечення прав пасажирів, в т.ч. прав пасажирів з інвалідністю; забезпечення безпеки перевезень на основі юридико-технічних норм та ін., визначаючи правовий

статус їх учасників. Наразі механізм правового регулювання перевезень пасажирів на різних видах транспорту різниться якістю та повнотою такого регулювання та вирішення поставлених завдань перед ним, виходячи з сучасних цивілізаційних підходів. Останнє більшою мірою стосується не лише захисту прав пасажирів як споживачів транспортних послуг, але й пасажирів з інвалідністю, обмеженими можливостями, обмеженою рухливістю та маломобільної категорії пасажирів.

О.Ю. Черняк визначила, що специфіка цивільно-правового статусу споживача проявляється у двох особливостях: моменті виникнення у особи такого статусу та у наділенні такої особи додатковими правовими можливостями в межах його спеціального правового статусу. Нею також зроблено висновок, що права та обов'язки споживача виникають на основі спеціальної цивільної правоздатності та на підставі відповідних юридичних фактів і реалізуються у конкретних правовідносинах [218, с. 8]. Виходимо з положень, що перевезення пасажирів є одним з видів споживчих правовідносин. Тож запропоновані О.Ю. Черняк висновки є застосовувані і до правовідносин з перевезення пасажирів за договором перевезення. Визначення правового статусу пасажирів з інвалідністю, в свою чергу, детерміноване особливостями, які накладені спеціальним транспортним законодавством щодо особи з інвалідністю в транспортних відносинах. Відтак, правовий статус особи з інвалідністю детермінований актами транспортного законодавства у сфері перевезень пасажирів за договором перевезення. Закономірно, що за такого підходу є потреба у визначенні понять «пасажир» та «пасажир з інвалідністю», та, відповідно, визначення моменту виникнення у особи такого статусу, визначення її право- та дієздатності, та визначення основних прав (пасажирів) та додаткових (як пасажирів з інвалідністю).

ЦК України не містить визначення поняття «пасажир», називаючи лише такого стороною договору перевезення пасажирів (ст. 910 ЦК України). В інших актах цивільного законодавства, зокрема, актах транспортного законодавства закріплені різні визначення. Конвенцією ООН про договір

міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу від 01.03.1973 р. пасажиром визначено особу, яка з метою виконання договору перевезення, укладеного від її імені або нею самою, перевозиться за плату чи безкоштовно перевізником (п. 2 б ст. 1) [53]. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу від 13.12.1974 р. «пасажиром» визначає будь-яку особу, яка перевозиться на судні за договором перевезення [4]. На різних видах транспорту за законодавством України відсутнє легальне визначення пасажирів. Так, згідно з п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України пасажиром визнається фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, у тому числі електронного, або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі групового проїзного документа [127]. А.О. Мінченко запропонував авторське визначення пасажирів як фізичної особи, що уклала договір перевезення та перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, або має проїзний документ і перебуває на території вокзалу безпосередньо перед вказаною поїздкою або безпосередньо після неї [75, с. 78].

КТМ України не містить поняття «пасажир». Водночас, ст. 187 КТМ України доказом укладення договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду визначає виданий перевізником квиток [50]. Закономірно, що споживач на морському транспорті визнається пасажиром з моменту укладання договору перевезення.

Пункт 75 ч. 1 ст. 1 ПК України пасажиром визнає фізичну особу, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж [99].

Відповідно до п. 12 ст. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту пасажиром визнається особа, якій надається

послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним [125].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» пасажиром є фізична особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним [135].

Справедливій критиці було піддано визнання в п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України пасажиром також осіб з моменту прибуття на вокзал для здійснення поїздки (чи пересадки на інший поїзд) до моменту завершення поїздки, а також осіб, що перебувають у пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо. І.С. Лукасевич-Крутник критикувала означене положення та спробу А.О. Мінченка класифікувати пасажирів за різними критеріями на її основі п. 1.7 зазначених Правил: 1) осіб, що не мають статусу пасажирів; 2) осіб, що мають такий статус у широкому та вузькому розумінні (які уклали договір і які перевозяться транспортним засобом). Основним аргументом є неможливість визнання особи, яка перебуває на вокзалі учасником цивільних відносин, оскільки вона в ці відносини ще не вступила. На цій підставі вона запропонувала з п. 1.7 зазначених Правил, в яких пасажиром визнано особу, яка перебуває на території вокзалу чи станції, - вилучити [66, с. 187; 75, с. 5]. Г.В. Самойленко визнав, що суб'єкти не можуть визнаватися сторонами договору до моменту його укладання. Водночас, транспортне та споживче законодавство містять норми, спрямовані на забезпечення та захист прав особи, яка має намір укласти такий договір [175, с. 260-261].

На переконання Г.В. Самойленка, пасажиром слід визнати фізичну особу як сторону договору перевезення пасажирів в силу укладання цього договору, безвідносно, знаходиться ця особа в транспортному засобі чи ні. Закономірним є його уточнення, що виконання зобов'язання перевізником

можливе при знаходженні пасажирів в транспортному засобі [175, с. 222]. І.С. Лукасевич-Крутник на основі аналізу зазначених актів зробила висновок, що визначення поняття пасажирів різняться на різних видах транспорту з акцентом на те, що пасажир є або : 1) стороною договору; або : 2) користується транспортним засобом на підставі проїзного документу. Нею піддано також критиці акти транспортного законодавства, в яких у визначенні поняття пасажирів не закладена залежність набуття статусу пасажирів саме на підставі договору [66, с. 184-185]. І.Р. Ніколаєнко прийшов того ж висновку, визначивши, що за змістом Закону України «Про міський електричний транспорт»[135] та Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом [123] може скласти враження, ніби правовідносини між перевізником і пасажиром виникають в силу договору, укладеного між ОМС та перевізником на обслуговування маршруту з підстав необхідності забезпечення населення перевезеннями, а не в силу укладеного між перевізником та пасажиром договору перевезення пасажирів [89, с. 60].

За визначенням Г.В. Самойленка різниця у визначеннях пасажирів в актах транспортного законодавства на різних видах транспорту полягає у визначенні: 1) моменту набуття статусу пасажирів; 2) наявності проїзного документу; 3) характеру надання послуги з перевезення пасажирів транспортним засобом [175, с. 260]. О.М. Нечипуренко обґрунтував позицію, що на автомобільному транспорті навіть у випадку не видачі перевізником квитка пасажирів не можна стверджувати про відсутність укладеного договору, а тим більше, про недійсність правочину. Взявши до уваги позицію В.В. Луця, на думку якого квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому відсутні підписи сторін, а лише доказом наявності такого договору [68, с. 296], та приписів ч. 2 ст. 910 ЦК України, яка прямо вказує, що укладання договору перевезення пасажирів підтверджується видачею квитка, він дійшов висновку, що договір є укладеним з моменту, коли сторони досягли домовленості з усіх його суттєвих умов. Таким моментом на його думку є оплата вартості проїзду (акцепт пропозиції-оферти перевізника),

а квиток, - лише доказом наявності такого акцепту. І водночас він робить висновок, що зобов'язання з безпечної та комфортної доставки пасажирів в перевізника виникає з моменту посадки пасажирів до транспортного засобу, а в пасажирів виникає відповідний обов'язок сплатити вартість проїзду, а відтак, - посадка пасажирів до транспортного засобу вже свідчить про його згоду на укладання договору (акцепт публічної оферти перевізника), а це означає, що договір перевезення пасажирів таксі варто визнавати укладеним з моменту посадки пасажирів до транспортного засобу. Такий підхід ним запропоновано закріпити в ЦК України [88, с. 107]. На підставі загальних положень ЦК України про укладання договору І.Р. Ніколаєнко аргументував хибність закріплення в ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» [110] визначення залежності моменту укладання договору перевезення пасажирів від моменту придбання пасажиром квитка. Це дало йому підстави для висновку, що таким моментом при перевезеннях в міському сполученні є посадка пасажирів до транспортного засобу, яким здійснюється перевезення за певним маршрутом чи придбання квитка, якщо воно передуює початку виконання договору [89, с. 11]. Г.В. Самойленко зробив висновок, що пасажиром, як стороною договору, є фізична особа, яка уклала, або в інтересах якої укладено договір перевезення, моментом укладання якого є момент досягнення згоди сторонами з істотних умов договору. Притому, здійснення оплати проїзду є обов'язком пасажирів, а не юридичним фактом, що визначає укладання договору, а перебування в транспортному засобі, наявність проїзного квитка, споживання транспортної послуги – є лише ознаками, які характеризують виконання договору [175, с. 320, 422]. Такий висновок відповідає позиції О.В. Дзери, який чи не першим в Україні висловив позицію щодо можливості визнання договору перевезення пасажирів реальним в тих випадках, коли для його укладання недостатньо лише досягнення згоди з усіх істотних умов договору, але потрібно ще вчинити певну дію. Такою для визнання договору перевезення пасажирів укладеним може бути займання пасажиром місця в транспортному засобі, компостування талону, валідкування картки чи оплата

проїзду, та, навіть, пред'явлення посвідчення про надання пільг, тощо [35, с. 17, 66; 175, с. 252]. З останнім, щоправда, важко погодитися, адже пред'явлення посвідчення про надання пільг – є підставою для надання пільг, в т.ч. здійснення перевезення на безоплатній основі. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» від 17.01.2017 р. [112] до ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» було внесено відповідні зміни, відповідно до яких для осіб, які користуються правом пільгового проїзду договір вважається укладеним з моменту посадки такого пасажирів в автобус. Означене дає підстави для висновку щодо загального порядку укладання договору всіма споживачами, включно, особами з інвалідністю. Пред'явлення ними документів, що посвідчують їх статус особи з інвалідністю є підставою для надання пільг, - в т.ч. здійснення перевезення на безкоштовній основі, а не підставою укладання договору безкоштовного перевезення пасажирів з інвалідністю.

В інших випадках, на що звернув увагу І.Р. Ніколаєнко, коли пасажир придбаває квиток на здійснення перевезення завчасно в касі залізничного перевізника чи в електронній формі через веб-програму, є достатньо підстав для визнання такого договору консенсуальним [89, с. 77-78].

В спеціальній науковій літературі в різні періоди по-різному визначалося значення проїзного квитка. Не вдаючись до аналізу позицій науковців періоду адміністративно-командної системи управління, зосередимо увагу на сучасних позиціях науковців з цього питання, які базуються на приватноправових засадах. Г.В. Самойленко визнав його доказом укладання договору [175, с. 545]. І.Р. Ніколаєнко, - що квиток не може визнаватися договором, оскільки стандартна форма квитка у міському та приміському сполученні не дозволяє визначити а ні сторони, а ні умови договору; є лише доказом укладання договору і сплати вартості проїзду [89, с. 85-86]. І.С. Лукасевич-Крутник визнала видачу квитка письмовим

підтвердженням укладення договору перевезення пасажирів. Такий висновок вона зробила, посилаючись на Порядок оформлення пасажирських перевезень на транспорті, згідно якого отримання квитка є обов'язковим для пасажирів, які користуються транспортом загального користування [66, с. 188]. О.М. Нечипуренко звернув увагу, що в окремих містах України, і навіть на окремих маршрутах гроші водієві або кондуктору передаються вже під час руху транспортного засобу, притому, квитки пасажирів не видаються, а в окремих містах, наприклад, в Кіровограді та Мелітополі оплата вартості за проїзд в маршрутному таксі взагалі здійснюється при виході з транспортного засобу [88, с. 28]. Якщо ставити за мету охорону та захист прав пасажирів не можна не визнавати пасажиром особу, яка споживає транспортну послугу, не встигнувши виконати обов'язок, передбачений ст. 910 ЦК України, - обов'язок оплати вартості проїзду. О.М. Нечипуренко висловив аргументи, що у випадку не видачі квитка водієм маршрутного таксі пасажир, що є порушенням, не можна стверджувати про відсутність договору. Його укладання він аргументує через категорію публічної оферти перевізника та акцепту, вираженого в діях пасажирів. Він також визнає оплату вартості проїзду виконанням обов'язку пасажирів, який випливає з факту укладання договору перевезення [88, с. 106]. За визначенням А.О. Мінченка проїзний квиток є «лише договором-документом, що підтверджує існування договору-угоди між пасажиром та перевізником. Пасажир, виконуючи своє основне зобов'язання за договором перевезення – оплачуючи вартість проїзду (за допомогою платіжних карток), укладає із перевізником договір, відповідно до якого перевізник повинен надати послугу з перевезення» [75, с. 120].

Вважаємо, що значення квитка може різнитися в залежності від виду перевезення та сполучення, в якому воно здійснюється. Загальне значення квитка полягає у тому, що він є доказом укладання договору та доказом оплати вартості проїзду. У тих випадках, коли закон пов'язує його дійсність з моментом оплати вартості проїзду (на повітряному транспорті п. 1 Розділу XXIV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу

закріплює, що квитки на чартерні рейси вважаються недійсними до дати сплати авіаперевізнику, що фактично виконує рейс, вартості виконання чартерного рейсу), - варто визначати його спеціальне значення, - як доказу досягнення згоди сторонами договору з усіх його істотних умов. Для дійсності ж квитка необхідне виконання дії – його оплати. Це дало підстави для формування висновку Д.С. Абрикосовим щодо можливості визнання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом реальним договором [1, с. 6].

На наше переконання, якщо виходити з розуміння публічності оферти перевізника (пропозиції маршруту, дат його обслуговування та вартості проїзду), акцептом пасажирів є та дія, яка дозволяє визнати його волевиявлення на погодження з умовами перевізника прийнятим. Такою у міжміському сполученні є придбання квитка, а у міському сполученні – посадка пасажирів до транспортного засобу, що зумовлене особливостями перевезень в зазначених видах сполучень. Такий підхід має бути закріплений в актах транспортного законодавства. Пропонуємо ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» викласти в наступній редакції: «Договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а в міському сполученні та для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, - з моменту посадки в автобус».

Аналіз актів транспортного законодавства дозволяє зробити висновок, що стосовно осіб-пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, з особливими потребами чи маломобільними, в них не передбачено особливого порядку укладання договору перевезення пасажирів, що дає підстави для висновку про співпадання моменту виникнення спеціального правового статусу пасажирів та його додаткового рівня чи виду – спеціального правового статусу особи-пасажирів з інвалідністю, обмеженою рухливістю, з особливими потребами чи маломобільної особи.

І.С. Лукасевич-Крутник зробила висновок, що в більшості нормативних актів при формулюванні поняття «пасажир» за основу береться конструкція користування транспортним засобом та перебування в ньому. Виключення складає п. 2. 12 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, відповідно до якого пасажиром є особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом. Варто погодитися, що основною метою пасажирів є не користування транспортним засобом, а отримання корисного результату транспортної послуги, яка надається перевізником за допомогою даного транспортного засобу [66, с. 185]. Дійсно, транспортний засіб є лише інструментом надання послуги пасажирів. Вочевидь, єдність об'єкту правовідношення, щодо якого пасажир та перевізник вступають в нього, а саме, - послуги з перевезення пасажирів, тобто, транспортної послуги з його доставки до пункту призначення або переміщення у просторі, незалежно від виду транспорту, - дає підстави для закріплення даного положення у відповідних актах транспортного законодавства.

Непослідовність та протиріччя транспортного законодавства у визначенні поняття пасажир, в тому числі в аспекті визначення моменту набуття особою правового статусу пасажирів, породили наукову дискусію з цього питання та питання співвідношення понять та правових статусів споживача та пасажирів. Йдеться про особливості змісту п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України та п. 4 Порядку оформлення пасажирських перевезень на транспорті [122], які до пасажирів віднесли також осіб, які мають проїзні документи, з моменту прибуття таких осіб до аеропорту, річкового чи морського порту, автовокзалу чи залізничного вокзалу до моменту завершення поїздки. Притому, зазначені акти не визначають моменту завершення поїздки.

У.П. Гришко виділила спільне та відмінне, розмежовуючи поняття «споживач» та «пасажир», як «загальне» та «спеціальне» за кількома критеріями. За її визначенням складові законодавчої дефініції «споживач» поширюються і на поняття «пасажир», який, як споживач транспортних

послуг, наділяється додатковими правами та захистом за Законом України «Про захист прав споживачів»; споживач транспортної послуги, окрім основної з перевезення пасажирів, отримує додаткові, пов'язані із здійсненням такого перевезення [27, с. 3-4]. До спільних ознак вона віднесла: 1) пасажиром є фізична особа, яка споживає транспортну послугу для особистих потреб; 2) пасажир як споживач має право на отримання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації, закріплене у пункті 4 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» (відповідає п. 7 ст. 911 ЦК України); 3) застосування положень Закону України «Про захист прав споживачів» до перевезень пасажирів за договором (ч. 2 ст. 911 ЦК України закріплює можливість пасажирів мати інші права, передбачені як актами транспортного, так і іншими законами); 4) особистий характер задоволення потреб споживача та пасажирів. Ці критерії були підтримані науковцями. Водночас, її теза, що «до пасажирів відносяться тільки ті споживачі транспортних послуг, які перебувають у транспортному засобі під час руху. Але особи, які купують у касі попереднього продажу автовокзалу квитки на автобус, будучи споживачами транспортних послуг, не належать до числа пасажирів. З іншого боку, не всі пасажирів відносяться до споживачів транспортних послуг (наприклад, контролери)» викликала жваву дискусію серед науковців [28, с. 136]. Г.В. Самойленко, розуміючи під пасажиром сторону договору, яка уклала договір перевезення пасажирів і щодо надання транспортних послуг якій у перевізника виник відповідний обов'язок з перевезення такої особи, піддав критиці розуміння У.П. Гришко пасажирів як особи, яка перевозиться в транспортному засобі з визначенням, що контролери не є пасажирів. Щоправда, він уточнив, що виконання обов'язку з перевезення пасажирів неможливе до моменту входження його до транспортного засобу, а відтак, можливе лише за умови перебування в ньому. Робимо висновок щодо неприпустимості невизнання особи пасажиром на тій підставі, що він не перебуває в транспортному засобі. З іншого боку, особи які перебувають в ньому, варто поділяти на пасажирів і не пасажирів (водії, пілоти, провідники,

контролери і т.п., яких можна називати персоналом або представниками перевізника). Погоджуємося з доводами Г.В. Самойленка, що останні, крім того, не є стороною договору перевезення пасажирів, тим більше, що вони користуються транспортним засобом не для особистих потреб. Відповідно, пасажиром може вважатися лише особа, яка уклала договір перевезення пасажирів [175, с. 222]. Відсутність відмінних визначень у розумінні пасажирів для осіб з інвалідністю, обмеженою рухливістю, особливими потребами чи маломобільних в актах транспортного законодавства дозволяє зробити висновок про зазначеними ознаками та критеріями, дозволяє визнавати і таких осіб пасажирів з моменту укладання ними договору перевезення пасажирів, що визначає їхню загальну правоздатність.

Питання дієздатності як елементу правового статусу пасажирів з інвалідністю не було предметом дослідження окремих науковців. Водночас, ставилося загальне питання про участь малолітніх та неповнолітніх у правовідносинах з перевезення пасажирів. Так, Г.В. Самойленко зроблено висновок, що «незалежно від віку та стану особа є носієм прав, визначених в Книзі 2 ЦК України та умовами договору. Вони мають бути забезпечені» [175, с. 261]. О.М. Нечипуренко свого часу визнав доречним дослідження правового статусу малолітньої особи як учасника перевізних відносин, оскільки останній, за його визначенням, також є пасажиром, хоч і специфічним [88, с. 94]. Дійсно, формулювання закріпленої в ст. 911 ЦК України серед прав пасажирів можливості провозити із собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця є не досить коректним з точки зору прав малолітньої особи як людини. Погодимося з точкою зору О.М. Нечипуренка, що особливістю перевезення малолітніх за договором, укладеним від їхнього імені їхніми законними представниками, є приймання виконання за договором такою особою, виключно перебуваючи в супроводі дорослих. Водночас, він поставив укладання цього договору в залежність від ступеню дієздатності особи та з точки зору визначення дрібного правочину [88, с. 94]. Водночас, з точки зору дослідження договору перевезення пасажирів

таксі (вартість проїзду за яким умовно визнано ним дрібним побутовим правочином) ним зроблено висновок, що вікові обмеження щодо перевезень маршрутними таксі та індивідуальними таксі відсутні. Притому, якщо неповнолітній самостійно здійснює поїздку без супроводу дорослих, то укладення договору перевезення необхідно розглядати, виходячи із загальних правил ЦК України про допустимість укладення правочинів із неповнолітніми [88, с. 95]. Проте, такий підхід застосування положень ст. 31 ЦК України щодо можливості укладання дрібних побутових правочинів малолітньою особою не відповідає положенням ч. 2 ст. 313 ЦК України щодо свободи пересування такої особи. Розуміємо, що науковцем допущена описка, адже ч. 2 ст. 313 ЦК України закріплено, що фізична особа, яка досягла чотирнадцяти років, має право на вільне самостійне пересування по території України і на вибір місця перебування, а от відповідно до ч. 3 ст. 313 ЦК України, - особа, яка не досягла віку чотирнадцяти років, має право пересуватися по території України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів та в їхньому супроводі або в супроводі осіб, які уповноважені ними.

І.Р. Ніколаєнко було визначено, що «положення актів транспортного законодавства в частині визначення особливостей проїзду дітей без супроводу батьків (законних представників) не відповідають сучасним потребам забезпечення інтересів дітей та не узгоджені з положеннями ч. 2 ст. 313 ЦК України щодо здійснення права на свободу пересування неповнолітніми особами, які не досягли віку 14 років» [89, с. 216]. Ним було запропоновано внести зміни до ч. 1 ст. 31, ч. 2 ст. 313, 910 ЦК України, надавши право особі у віці з 10 років укладати самостійно договір перевезення пасажирів у міському сполученні, а у приміському сполученні (на підставі письмової згоди батьків) для здійснення проїзду до місця навчання, культурного чи спортивного розвитку дитини та у зворотному напрямку та здійснювати самостійно (без супроводу батьків чи дорослих) поїздку. Така пропозиція отримала загальне схвалення науковцями, оскільки наразі діти фактично здійснюють такі поїздки в межах населених пунктів. Підтримуємо її і ми. Водночас, визначення мети

поїздки викликала дискусію серед науковців, оскільки, щонайменше, важко встановити відповідність поїздки меті, зазначеній таким пасажиром.

Г.В. Самойленко звернув увагу, що на різних видах транспорту та в залежності від дальності поїздки (в місцевому, приміському чи міжміському сполученні), закріплено різні підходи до віку дитини-пасажира [175, с. 262]. Дійсно, на автомобільному транспорті п. 43 Правил забороняє провозити дітей віком до 14 років без супроводу дорослих, за винятком випадків перевезення дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів у сільській місцевості автобусами внутрішньо обласних маршрутів та регулярних спеціальних перевезень. Притому, упущено питання проїзду дітей у міському сполученні. Пункт 2.28 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України зобов'язує допуск до проїзду дітей у віці до 14 років в пасажирських поїздах тільки в супроводі дорослих. На повітряному транспорті диференціація віку дітей зумовлена займанням окремого місця з 2-х років (infant – INF) та знижки на проїзд у віці з 2 до 12 років (children – CHD). Притому, проїзд дітей до 14 років має бути у супроводі при внутрішніх і до 16 років – для міжнародних перевезень, що відповідає приписам ст. 313 ЦК України. Г.В. Самойленком також зроблено висновок про непослідовність законодавця у вирішенні питання відповідності положень про дієздатність особи та здійснення права на свободу пересування в залежності від віку особи. На його думку в основу має бути покладено: усвідомлення прагнення вирішення питання контролю батьками переміщення дітей; забезпечення безпеки особи, яка не досягла певного віку; про можливість особи приймати виконання договору перевізником; про можливість особи вільно реалізовувати своє право на свободу пересування у відповідності до ст. 313 ЦК України та ін. Тому ним також було внесено пропозиції з удосконалення законодавства, яким узгоджувалися б зазначені питання в ст.ст. 31, 313 ЦК України та актах транспортного законодавства, з особливостями та виключеннями щодо самотійного укладання договорів перевезення пасажирів дітьми з 10 річного віку у міському сполученні.

Означене дає підстави для висновку, що базовою ідеєю щодо укладання договору перевезення малолітньої особи, є зміст ст. 242 ЦК України про законне представництво батьками (усиновлювачами) своїх дітей у віці до 14 років, ст. 31 ЦК України про вчинення правочинів в інтересах і від імені такої особи її законними представниками та контроль над пересуванням дитини, передбачений ст. 313 ЦК України.

Інтерес представляють окремі висновки науковців щодо дієздатності пасажера як елемента його правового статусу, особливо в контексті прав пасажера з інвалідністю. Ми звернулися до висновку, зробленого І.С. Лукасевич-Крутник саме стосовно поняття пасажера з обмеженими фізичними можливостями або особи з інвалідністю, в якому вона пасажиром визначає будь-яку особу незалежно від обсягу цивільної дієздатності, та допустимість укладання договору нею як особисто, так і від її імені третьою особою (розуміємо, - представником) [66, с. 190]. Дійсно, пасажиром з точки зору споживання транспортної послуги може будь-яка особа незалежно від ступеня її дієздатності. Інша річ, - пасажера, як сторони договору в контексті укладання договору та приймання його виконання пасажиром, які зумовлені ступенем його дієздатності та віком (у відповідності до вимог ст. 313 ЦК України). До того ж, жодного разу навіть на теоретичному рівні не ставилося питання проїзду недієздатної особи (яка, доречі, має інвалідність). Логічно, що така особа не може не лише самостійно укласти договір перевезення пасажера, але й приймати його виконання. Проте, нажаль, в ст. 41 ЦК України йдеться лише про укладання правочину опікуном такої особи та заборону їй вчиняти правочини, проте, не йдеться про заборону самостійно приймати наслідки правочинів, вчинених опікуном. Пропонуємо ст. 41 ЦК України доповнити частиною 5 наступного змісту: «5. Недієздатна фізична особа не має права без дозволу опікуна приймати наслідки правочину, в тому числі виконання договору, вчиненого опікуном в його інтересах».

Фактор, який упущений з поля зору більшості науковців, - підстави, за якими актами транспортного законодавства допускається відмова пасажиру у

перевезенні. На автомобільному транспорті такими підставами є: перебування в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушення громадського порядку, перевезення небезпечних вантажів, зокрема легкозаймистих, вибухонебезпечних, або таких, що можуть забруднити транспортний засіб чи одяг пасажирів (п. 1 ст. 153, п. 6 ст. 148 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту)[125]. На залізничному, - перебування пасажирів у явно вираженому нетверезому стані та порушення при цьому правил проїзду і громадського порядку, зважання спокою інших пасажирів (п. 8.38 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України), або якщо він перебуває в стані захворювання та потребує медичної допомоги [127]. На повітряному транспорті цьому питанню присвячено Розділ X Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу (Відмова у повітряному перевезенні пасажирів і багажу з метою забезпечення безпеки польоту) [119]. Так, відповідно до пп. 9-11 Глави 2 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу вагітні жінки можуть бути прийняті до перевезення повітряним транспортом за умови, якщо строк вагітності у них не перевищує 35 тижнів, а в разі багатоплідності - 32 тижнів. Не рекомендовано перевозити породіль та новонароджених дітей у перші 7 днів після пологів та народження дитини. Умови перевезення вагітних жінок, породіль та новонароджених дітей визначаються правилами авіаперевізника [119]. Означені заборони (підстави для відмови пасажирів у перевезенні) продиктовані турботою про безпеку пасажирів, його життя та здоров'я, його народжених та ще ненароджених дітей.

Пропонуємо класифікацію підстав відмови пасажирів у перевезенні відповідно до зазначених Правил: 1) рішення органів державної влади України; 2) наявність ризику для пасажирів чи інших пасажирів через його психічний чи фізичний стан; 3) невиконання вимог безпеки (агресивна поведінка, непроходження перевірки, перебування в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, повторне вчинення подібних дій і т.п.); 4) невиконання умов договору (несплата тарифів та зборів, непред'явлення

документів, їх втрата чи пошкодження, неможливість пройти ідентифікацію та ін.).

Д.С. Абрикосов звернув увагу на особливість, властиву саме перевезенням пасажирів повітряним транспортом, - застосування правової фікції, за якою непред'явлення пасажиром необхідних документів для перевезення чи запізнення на рейс прирівнюється до добровільної відмови пасажирів від перевезення. Як наслідок такої фікції він посилається на положення ч. 3 ст. 651 ЦК України, яка допускає розірвання чи зміну договору шляхом односторонньої відмови, якщо право на таку відмову встановлено договором або законом, що визначає припинення зобов'язання [1, с. 73]. Г.В. Самойленко запропонував застосування такої формули і для інших випадків відмови пасажирів у перевезенні, який порушує вимоги безпеки та правил перевезення і застосувати її на інших видах транспорту [175, с. 177-178].

В інших випадках в Розділі X Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу йдеться про відмову за ініціативою саме перевізника з різних підстав, включно порушень пасажирів чи стану його здоров'я. Загальною такою підставою ці правила визнають саме безпеку перевезень (в т.ч. наявність ризиків для пасажирів чи інших пасажирів через стан його здоров'я).

Наведене дає підстави для класифікації відмови у перевезенні: I) неправомірна; II) правомірна: 1) за ініціативою пасажирів: а) добровільна; б) добровільна фікція; 2) за ініціативою перевізника: а) добровільна (в т.ч. економічна недоцільність); б) внаслідок невиконання пасажиром вимог Правил; в) в силу рішень органів державної влади; г) неможливість виконання перевезення (погодні умови та дія інших обставин непереборної сили); д) з метою усунення ризиків для життя та здоров'я пасажирів через його психічний чи фізичний стан. Тобто, правомірне припинення статусу пасажирів за ініціативою перевізника може бути через турботу про безпеку останнього, особливо, коли йдеться про його життя та здоров'я, якщо виконання перевезення містить загрозу для них. І.С. Лукасевич-Крутник зробила

висновок, що підставами правомірної односторонньої відмови від договору перевезення є закріплені в ЦК України та актах транспортного законодавства юридичні підстави, фактичні підстави: порушення умов договору, істотна зміна обставин, інші юридичні факти, які в своїй сукупності (юридичному складі) створюють передумови для такої відмови від зобов'язань з надання транспортних послуг [66, с. 379].

Закономірно, що у випадку відмови договір припиняється, а відповідно, - і правовий статус пасажирів як сторони договору. Оскільки договір припиняється його належним виконанням або розірванням, припинення правового статусу пасажирів залежить від цих обставин.

Наведене дає також підстави для висновку, що правовий статус пасажирів залежить від обсягу дієздатності фізичної особи, з якою закон пов'язує можливість особи укласти договір та прийняти його виконання. Договір перевезення пасажирів, з укладанням якого закон пов'язує виникнення правового статусу пасажирів, в інтересах малолітньої особи, укладається батьками чи опікунами як законними представниками. Така особа не може самостійно прийняти виконання договору (здійснити поїздку) без супроводу батьків чи уповноважених ними дорослих осіб. Закономірно, що недієздатна особа (особа з інвалідністю з хронічним розладом психіки) також не може самостійно, без згоди опікуна набути правового статусу пасажирів та прийняти виконання договору перевезення пасажирів, укладеного в його інтересах без дозволу опікуна. Особи у віці з 14 років відповідно до ст. 313 ЦК України можуть самостійно пересуватися територією України без згоди батьків, проте, ч. 2 ст. 32 ЦК України обмежує таку самостійність згодою батьків на укладання правочину, який виходить за межі дрібного побутового.

Основним елементом правового статусу особи є суб'єктивні права та обов'язки. Раніше було визначено, що особи з інвалідністю на транспорті мають спеціальний правовий статус, детермінований їх безпосереднім спеціальним статусом як особи з інвалідністю. Правовий статус осіб з обмеженою рухливістю, маломобільних осіб визначений безпосередньо

актами транспортного законодавства, відмінного за видами транспорту, від того зміст цього правового статусу різниться. Вбачаємо, що правовий статус таких осіб має змістом права та обов'язки осіб-пасажирів, детерміновані статусом особи з інвалідністю (права та обов'язки пасажирів за видами транспорту) та містить додаткові права та обов'язки, зумовлені завданням сприяння таким особам чи забезпечення можливості здійснення ними прав та обов'язків пасажирів. Саме вони, їх зміст, а також протиставлені їм права та обов'язки перевізника та інших учасників транспортних відносин (суб'єктів транспортної інфраструктури) мають забезпечувати можливості для здійснення свободи пересування транспортом загального користування, вести повноцінний спосіб життя згідно з індивідуальними можливостями, здібностями і інтересами. Змістовно ця ідея в актах транспортного законодавства обмежується наданням пасажирів з інвалідністю допомоги та забезпеченням доступу до інформації. Ідея принципу доступності як безбар'єрного середовища, в якому пасажир з інвалідністю чи маломобільний пасажир міг би здійснювати поїздки самостійно, без сторонньої допомоги (як прояву принципу рівності в транспортній сфері), з закріпленням відповідних прав пасажирів та обов'язків інших учасників транспортних відносин, виконання яких забезпечувалось би засобами правового впливу (приписи, стимули, зобов'язання, дозволи, заборони та санкції) не набула в Україні своєї нормативної формалізації.

Аналіз Глави 64 ЦК України та Закону України «Про захист прав споживачів» свідчить, що спеціальних норм, спрямованих на забезпечення прав з інвалідністю ними не закріплено. Втім, рівність осіб з інвалідністю з іншими учасниками цивільних та споживчих відносин забезпечується закріпленням принципів рівності (ст. 1 ЦК України) та визначенням дій, які визнаються порушенням прав споживачів, серед яких, - порушення принципу рівності сторін договору, учасником якого є споживач (п. 4 Ч. 1 ст. 21 Закону України «Про захист прав споживачів»). Ці норми скоріше є засадничими

ідеями, принципами здійснення прав учасників цивільних відносин, включно пасажирів, та пасажирів з інвалідністю, зокрема.

Права пасажирів як сторони договору закріплені ч. 1 ст. 911 ЦК України, зокрема: 1) одержати місце у 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 і одержати 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 [214]. Частиною 2 ст. 911 ЦК України визначено, що 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.

Цей перелік прав пасажирів неодноразово був предметом критики науковців та пропозицій його доповнення. Так, Г.В. Самойленко критикував п.1, який обмежується лише правом пасажирів зайняти місце в транспортному засобі. Він його доповнив правом бути доставленим до пункту призначення, а у випадку затримки доставки – на вибір бути доставленим до кінцевого пункту призначення чи до пункту відправки. Пункт 6, який передбачає право пасажирів на відмову від договору і повернення вартості квитка, - поверненням повної вартості квитка у випадку скасування рейсу. Пункт 7, - доповнити право на доступ на інформацію, яка обмежена місцем та датою відправлення, - інформацією про: тип, вид транспортного засобу, строк експлуатації

транспортного засобу, інформацію про тип транспортного засобу не менше ніж за дві години до початку рейсу у випадку його заміни. Запропоновано доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України п. 8-14 нового змісту (правами, які раніше не закріплювалися в ЦК України): право на повернення вартості проїзду у випадку скасування перевезень рішеннями органів державної влади пропорційно пройденому шляху перевезення з можливістю безкоштовного повернення до пункту відправлення; *на безпеку; на мобільність; на доступність (укладання договору та його виконання на недискримінаційній основі); сприяння у перевезенні та допомогу у відповідності до положень Правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту; на швидке реагування перевізника на звернення пасажирів, на швидкий та ефективний розгляд його скарг* [175, с. 525-528].

І.Р. Ніколаєнко запропонував права, закріплені ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити: правом на інформацію: до поїздки та під час поїздки, зокрема, про наявність запізнь, їх причини та приблизний час затримки, заходи, які здійснюються перевізником для забезпечення доставки пасажирів у разі затримки; бути доставленим безпечно та своєчасно до пункту призначення у відповідності до умов договору; *на мобільність та на здійснення проїзду на недискримінаційній основі (можливість здійснити поїздку самостійно, без сторонньої допомоги, а в разі потреби отримати таку допомогу);* на компенсацію 25% від вартості квитка у разі затримки доставки на час від 60 хвилин до 119 хвилин; 50% вартості квитка в разі запізнення транспорту на 120 хвилин та більше [89, с. 256]. Окремі пропозиції науковців мають дискусійний характер. Так, Г.В. Самойленко взагалі пропонує закріпити «безпеку» як одне з базових прав особи та як одну із засад цивільного законодавства. На його думку право особи на безпеку за своєю сутністю є парасольковим, або, передумовним правом, яке забезпечує низку інших прав особи: на здоров'я, на життя, на медичну допомогу, на безпечне довкілля, на якісні та безпечні продукти харчування, тощо). Це право має бути закріплене на основі визнання безпеки як концепту, одного із елементів концепту

приватного права, як одна із засад цивільного законодавства в ст. 3 ЦК України [175, с. 232]. У такому випадку «дублювати» «парасолькове» право на безпеку як право пасажирів є недоречним. Більшість з запропонованих науковцями до внесення до ч. 1 ст. 911 ЦК України прав пасажирів мають, здебільшого, декларативний характер і передбачають запровадження механізму їх реалізації та забезпечення на рівні актів спеціалізованого транспортного законодавства. Вважаємо, що це є: їх особливістю, адже існує відмінність в правах-правомочностях особи: на власні дії та вимагати виконання дій чи утриматися від них зобов'язаною особою у зобов'язальному правовідношенні; визначає загальний підхід, універсалізує права пасажирів, які раніше або не визнавалися, або не забезпечувалися на рівні актів спеціалізованого транспортного законодавства, які мають піднормативний, а не законний характер, що применшує ступінь правової охорони та захисту прав пасажирів; відсутність механізму здійснення чи забезпечення прав пасажирів на рівні актів транспортного законодавства компенсується можливістю пасажирів як споживачів застосувати механізм захисту прав споживачів у випадку порушення прав пасажирів, закріплених ст. 911 ЦК України, за Законом України «Про захист прав споживачів», зокрема, вимагати відшкодування матеріальної та моральної шкоди. Пропонуємо виділити в окрему категорію права не лише осіб з інвалідністю, але й осіб з особливими потребами, включно осіб з обмеженою рухливістю та маломобільних, відповідно, доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України п. 8 наступного змісту: «8) пасажирів з інвалідністю, з особливими потребами, включно з обмеженою рухливістю та маломобільні на засадах рівності мають право на доступність: інформації до моменту укладання договору перевезення про умови договору перевезення, включно дату та місце відправлення, маршрут, вартість проїзду, тип та вид транспортного засобу, можливість отримання допомоги, здійснити поїздку самостійно, без сторонньої допомоги та під час перевезення, - на доступність транспортної інфраструктури та транспорту для безперешкодного самостійного, без сторонньої допомоги здійснення поїздки, а у разі потреби, -

отримати допомогу для здійснення своїх прав». Це дозволяє встановити загальнорегулятивний режим правової охорони прав пасажирів з особливими потребами (з інвалідністю, маломобільних, з обмеженою рухливістю), універсальний для всіх видів транспорту. Наразі спеціальні (додаткові) права пасажирів з інвалідністю нерівномірно закріплені на різних видах транспорту.

І.С. Лукасевич-Крутник звернула увагу на ту особливість транспортного законодавства, що спеціалізовані акти транспортного законодавства мають пріоритет (як спеціальна норма), оскільки вони конкретизують загальні положення ЦК України стосовно до конкретного виду перевезення певним видом транспорту. У якості прикладу вона навела п. 135 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, згідно якого особа, яка придбала квиток, має право на повернення його в касу до відправлення автобуса і виплату суми, що рівна повній вартості квитка виключно за наявності вини перевізника. Право на повернення квитка за власним бажанням пасажир має протягом трьох діб з моменту відправлення автобуса у випадку хвороби чи нещасного випадку. Відшкодовується сплачена сума за виключенням плати за продаж квитків (абз. 5 п. 136 Правил). Відтак, право на відмову та повернення вартості за бажанням пасажирів, передбачене п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України, є обмеженим [66, с. 242-243]. Вважаємо, що за таких обставин має місце протиріччя норм, де пріоритет мав би віддаватися загальній нормі. Проте, це питання є оціночним та дискусійним.

Визнаємо, що закріплення прав пасажирів, включно, пасажирів з інвалідністю в ч. 1 ст. 911 ЦК України за нинішнього механізму правового регулювання транспортних відносин не спроможне вирішити іншу проблему, - проблему дії спеціальної норми, зокрема, правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів за договором на різних видах транспорту на рівні Правил, що мають підзаконну основу. До моменту внесення змін та доповнень до них, а також з метою запобігання в подальшому нівелювання зусиль, спрямованих на забезпечення охорони та захисту прав пасажирів, включно, пасажирів з інвалідністю, пропонуємо визначити

пріоритет дії загальної норми, для чого ст. 911 ЦК України доповнити частиною 3 наступного змісту: «3. Права пасажирів, а також особливості їх здійснення, закріплені в цій статті, не можуть обмежуватися в транспортних кодексах та статутах, інших актах транспортного законодавства».

Закономірно, що вид транспорту зумовлює наявність спеціального механізму здійснення прав пасажиром на ньому. Це особливості і технічні, і технологічні. Так, І.С. Лукасевич-Крутник наводить право пасажирів таксі вимагати від водія здійснити поїздку без підсадки інших пасажирів та найкоротшим шляхом (п. 156 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту), а на залізничному транспорті, - право користування під час поїздки за окрему плату постільною білизною, матрацом, подушкою та ковдрою належної якості в усіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів) (п. 37.1 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України). Та попри закріплення таких спеціальних прав в актах транспортного законодавства, внаслідок їх застарілості, в тому числі, ідейній, залишається актуальним питання істотного покращення їх рівня правового регулювання [66, с. 248]. Вона підтримала думку Г.В. Самойленка, що в транспортному законодавстві зберігається ідея радянських часів - забезпечення функціонування транспортної системи, її надійності та безпечності, в якій пасажирів як основного суб'єкта відносин, заради здійснення права якого і виконується договір, - усунуто на другий план [172, с. 34; 66, с. 248]. Наразі ми не можемо визнати, що охорона та захист прав пасажирів знаходяться в такому архаїчному стані, проте, дійсно, рівень забезпечення прав пасажирів, а особливо прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою мобільністю потребує свого покращення.

На різних видах транспорту права особи-пасажирів з інвалідністю різняться. Так, на автомобільному транспорті вони обмежені: правом першочергового входу в автобус (п. 44), безоплатне перевезення технічних засобів пересування та реабілітації, а також собак-поводирів, що

супроводжують осіб з порушеннями зору (п. 88), позачергове обслуговування на автостанції та надання допомоги спеціальним працівником (п. 119) [125]. Притому, декларується обладнання інфраструктури для забезпечення доступності та встановлення квот спеціально обладнаних автобусів. Про право на доступність інформації для таких осіб не йдеться.

На залізничному транспорті: право на нижню полицю (2.46), позачергове оформлення проїзних документів (3.1), пільговий проїзд особи з інвалідністю та супроводу (п. 5.3, 5.8), безоплатне перевезення собак-поводирів (п. 10.14), допомогу в посадці, переміщенні салоном та висадці (п. 37.3, 38.8), доступність інформації з використанням звукових та візуальних систем повідомлення (п. 38.9).

На морському транспорті КТМ України не містить спеціальних чи додаткових прав пасажирів з інвалідністю.

На повітряному транспорті, попри присвячення перевезенню пасажирів з інвалідністю цілого розділу Правил, їх права обмежено закріпленням права: осіб, які транспортуються на ношах та інших пасажирів з інвалідністю бути прийнятими до перевезення за наявності технічної можливості (п. 2 Глави 2 Розділу VII Правил), на інформування перевізника про своє прибуття у визначеному місці (п. 6 Глави 1 Розділу VIII Правил), на інформацію щодо допомоги пасажирам з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, яку надає авіаперевізник, умови і порядок замовлення такої допомоги (п. 9), на перевезення собаки-поводиря поруч (п. 13), на безкоштовне надання допомоги експлуатантом аеропорту (п. 17), транспортування до 2-х одиниць пересувних засобів за умови попередження за 48 годин (п. 21), на надання допомоги без приниження гідності особистості, гарантування отримання цією категорією пасажирів послуг, передбачених для всіх пасажирів з урахуванням вимог безпеки польотів, авіаційної безпеки та техніки безпеки на борту повітряного судна (п. 32), надання послуг з перевезення з урахуванням інструктивного матеріалу, наведеного у Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities (Doc 9984); у випадку відмови у перевезенні, скасування або

затримки рейсу незалежно від тривалості пасажири з інвалідністю або з обмеженою рухливістю та особи, що їх супроводжують, а також діти без супроводу мають право на допомогу в першу чергу (п. 1 Глави 1 Розділу XV Правил); на особливу увагу до потреб (п. 6 Глави 3 Розділу XV Правил).

Право споживача на інформацію, закріплене в Законі України «Про захист прав споживачів» набуло свого розвитку до рівня інформаційних прав людини. Так, за визначенням О.В. Кохановської, усвідомлення інформації як нематеріального, неекономічного, тісно пов'язаного з особою блага, відкрило широкі можливості для ефективної охорони та захисту інформаційних прав усіма цивільно-правовими засобами [65, с. 128]. За визначенням Г.В. Самойленка наразі зміст права на інформацію в транспортному законодавстві України не конкретизоване в тій мірі, в якій цього потребують інтереси споживача. Тому закономірним є висновок, що застосування положень ст. ст. 4, 15, 21 Закону України «Про захист прав споживачів» щодо наслідків порушення права пасажира на інформацію обмежене змістом та об'ємом інформації, визначеними транспортним законодавством [175, с. 235]. Дійсно, на більшості видів транспорту зміст інформації про транспортну послугу обмежується інформацією про місце та дату відправлення без інформації про тип та вид транспортного засобу, його рівень комфорту та сервісу, до того ж відсутні вимоги доступності такої інформації для осіб з інвалідністю. І.С. Лукасевич-Крутник на основі аналізу змісту ст. 8 Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту і Ради про права і обов'язки пасажирів залізничного транспорту від 23 жовтня 2007 р. № 1371/2007 [143] та його тлумачення, на основі XXXII до Угоди про асоціацію України, згідно якої положення зазначеного Регламенту мали бути впроваджені протягом 8 років, дійшла висновку про недостатній рівень адаптації законодавства України в транспортній сфері, оскільки воно не повною мірою відповідає вимогам до інформації: 1) яка надається до поїздки (доступність, умови доступу і можливість користування на борту потяга обладнанням, розробленим для осіб з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху;

доступність і умови перевезення велосипедів; будь-які дії, здатні зашкодити наданню послуг або вчасному наданню послуг та ін.); 2) яка надається протягом поїздки (послуги на борту потягу, наступні зупинки, затримки, основні пункти пересадки, інформація про безпеку і надійність та ін.) [65, с. 36]. Г.В. Самойленко звернув увагу на проблему відсутності права пасажирів на інформацію про зміну транспортного засобу. Цю ваду ним запропоновано усунути шляхом надання права пасажирів на відповідну інформацію [175, с. 535]. І.Р. Ніколаєнко запропонував доповнити право пасажирів на інформацію змістом щодо наявності запізнь, їх причин та приблизного часу затримки, заходи, які здійснюються перевізником для забезпечення доставки пасажирів у разі затримки. Такий підхід він обґрунтовує позицією ЄСПЛ у справі С-136/11 від 22.11.2012 р.[160; 89, с. 110].

Вважаємо, що право особи на інформацію, яка включає інформацію про транспортну послугу до поїздки та під час поїздки, має бути реалізоване через ідею принципів рівності та доступності і в правовому статусі пасажирів з інвалідністю на всіх видах транспорту з конкретизацією її змісту, який має відповідати сучасним запитам пасажирів з інвалідністю та вимогам Регламентів ЄС в транспортній сфері.

2.2. Становлення законодавства України у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення

Проголошення незалежності стало новою епоєю в історії нашої держави. На різних етапах перед нею ставилися нові завдання, зумовлені усвідомленням стану суспільних відносин, застосовуваних інструментів та методів їх правового регулювання, визначенням мети існування держави, побудови громадянського суспільства, подолання проблем в різних сферах суспільного життя. Проголошені в Декларації про державний суверенітет України цінності: створення демократичного суспільства, всебічне забезпечення прав і свобод людини, повноцінний політичний, економічний, соціальний і духовний

розвиток народу України, побудова правової держави, спонукали до пошуку шляхів досягнення цієї мети [32].

За визначенням Н.С. Кузнєцової почалося формування громадянського суспільства, яке супроводжувалося двома взаємопов'язаними явищами – формування духу вільного демократичного суспільства (храму та джерела істинної свободи людини, юридичної автономії, диспозитивності, правових засад) та формування приватного права, яке базувалося на цих ідеях і забезпечувало їх формалізацію в відповідних цивільних кодексах. Формування нового цивільного права, розробка нового Цивільного Кодексу України проявили тісний зв'язок з громадянським суспільством, що дає підстави для висновку, що саме приватне право є знаряддям і одночасно, найважливішим інструментом громадянського суспільства [62, с. 236-237]. ЦК України 2003 р. закріпив засади цивільного законодавства: неприпустимість свавільного втручання в сферу особистого життя людини, неприпустимість позбавлення права власності, окрім випадків, передбачених законом, свобода договору, свобода підприємницької діяльності, забезпечення судового захисту, добросовісність, розумність, справедливість. Складністю розробки ЦК України був відхід від усталених догм, нав'язаних тоталітарним режимом радянської епохи і закріплення ідей громадянського суспільства, демократичного суспільства, суспільства вільних людей. Мало сформуватися і суспільство, вільне, демократичне, правове, цивілізоване, де, за висловленням Н.С. Кузнєцової, немає місця режиму особистої влади, волюнтариським методам правління, тоталітаризму, насильству над людьми, де поважають закон і мораль, принципи гуманізму та справедливості [62, с. 238]. В той період сформувалося чітке розуміння взаємозв'язку та взаємозалежності громадянського суспільства та держави. Суспільство прагне автономії, проте, визнає потребу в державі, яка має апарат примусу та право як інструмент впливу на поведінку людей. Демократична держава немислима без громадянського суспільства і громадянське суспільство – без демократичної держави. Відбувається переорієнтація та зміна ролі держави та

місця в ній людини. Держава починає розумітися як засіб задоволення потреб та інтересів, забезпечення прав і свобод людини і громадянина. Починає визнаватися цінність людини, повага до її прав і свобод. Цей процес супроводжувався формуванням ринкової економіки та вирішенням завдань забезпечення базових потреб людини. Багато сфер суспільних відносин починають відчувати змістовну трансформацію. Найскладніший перехідний період ознаменувався накопиченням досвіду правового регулювання цих відносин. Транспортна сфера притому, що в ній почали відбуватися зміни в організації функціонування громадського транспорту, відбувся допуск до перевезень приватних перевізників, продовжувала функціонувати, перебуваючи в сфері дії застарілого транспортного законодавства, що ґрунтувалося на плані, плановій економіці і «забезпечення населення в перевезеннях». Така ситуація була зумовлена необхідністю правового регулювання суспільних відносин та неспроможністю парламенту одномоментно створити новітню законодавчу базу з усіх питань суспільного буття. Ця проблема була вирішена шляхом прийняття Закону України «Про правонаступництво України». Відповідно до ст. 2 цього Закону до ухвалення нової Конституції України на території України діє Конституція (Основний Закон) Української РСР. Закони Української РСР та інші акти, ухвалені Верховною Радою Української РСР, діють на території України, якщо вони не суперечать законам України, ухваленим після проголошення незалежності України (ст. 3) [145]. В транспортній сфері це означало продовження дії (збереження чинності) усіх транспортних кодексів та статутів, прийнятих Верховною Радою Української РСР. З точки зору прав пасажирів, їх закріплення та забезпечення, ці акти мали більше декларативний характер. В змісті актів формулювалася ідеальна модель відносин з перевезення пасажирів, яка не припускала ситуацій порушення їх прав, хоча в більшості актів і містилися відповідні розділи, присвячені поданню та розгляду претензій. Відтак, правові наслідки порушень прав пасажирів не передбачалися. Звичайно, сама управлінська система передбачала саме

адміністративно-командну модель вирішення «нестандартних» ситуацій, до яких відносилися порушення прав пасажирів. Її характерною особливістю був саме вплив на правопорушника за скаргою потерпілої особи з тим, щоб не допускати подібні правопорушення в майбутньому. Захист прав пасажирів в тому вигляді, до якого ми звикли сьогодні, - йдеться про відновлення порушеного, невизнаного чи оспорюваного права, - був відсутній. Постраждалій особі повідомлялося про результат розгляду скарги та заходи, застосовані до порушника. Тобто, йшлося більше про покарання правопорушника, а ніж про захист прав пасажирів. Адже сама ідеологія того періоду ґрунтувалася на неприпустимості допуску нетрудових доходів, що нівелювало можливість звернення з вимогою про відшкодування моральної шкоди. Частина 1 ст. 6 ЦК Української РСР 1963 р. була доповнена абзацом п'ятим такого змісту: «компенсації моральної шкоди» та ст. 440-1 (Відшкодування моральної (немайнової) шкоди) Законом України «Про внесення змін і доповнень до положень законодавчих актів України, що стосуються захисту честі, гідності та ділової репутації громадян і організацій» від 06.05.1993 р. [114]. Станом на 1991 рік зберігали чинність всі транспортні кодекси та статuti, які протягом наступних кількох років не зазнавали істотних змін. Так, Статут автомобільного транспорту Української РСР від 27.06.1969 р. зберігає чинність з останніми змінами до нього від 02.07.81 р. [146].

В епоху, яка передувала проголошенню незалежності України, адміністративно-командна система управління визначала загальну ідеологію. Плановий характер економічної системи проявлявся в усьому, - навіть в організації перевезень пасажирів. Все, що не відповідало такому підходу, або було причетне, навіть історично, до сфери ринкових відносин та свободи договору, - вважалося антагоністичним та неприйнятним. В текстах актів транспортного законодавства навіть згадування терміну «договір» було неприпустимим. В більшості актів закладалася «обхідна» конструкція типу «підставою для перевезення пасажирів є квиток». Доречі, традиції

транспортної сфери виявилися «живучими», і навіть наразі в окремих актах застосовується така конструкція. Так, в п. 26 Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом визначено, що документом на право одержання транспортних послуг є придбаний пасажиром разовий квиток (жетон), закомпостований абонементний талон, проїзний квиток (картка) тривалого користування, посвідчення або довідка, що дає право на пільговий проїзд відповідно до законодавства, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду - зареєстрований у зазначеній системі електронний квиток [123]. Пп.10 п. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту визначає підставою одержання пасажиром транспортної послуги наявність квитка встановленої форми. Відповідно, пасажиром визначено особу, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним (п. 12) [125]. Жодного згадування про договір як підставу виникнення правовідносин між перевізником та пасажиром.

В тоталітарну епоху роль цивілістики взагалі, і договору, зокрема, максимально применшувалася. Законодавство та сама система управління створювали фундамент для «непотрібності» договору. На транспорті перевезення вантажів здійснювалися на основі плану на підставі поданої відправником вантажу заявки. Перевезення пасажирів, - на підставі придбаного квитка. Тим навіть обґрунтовувався бездоговірний характер таких відносин. Навіть ті науковці, які визнавали необхідність договору, роль останнього зводили до «юридичного факту», яким зав'язувався транспортний процес, який далі розвивався самостійно, у відповідності до нормативних приписів.

Відомі цивілісти того періоду, які зосереджували увагу на дослідженні відносин в транспортній сфері (І.А. Андріанов, М.А. Тарасов, К.К. Яічков, Б.В. Покровський та ін..) намагалися виправити нівелювання, надавши договору хоч якогось значення. В 1948 році одним із перших науковців, хто наблизив юридичну науку до визначення ролі договору, наближеного до сучасного його

розуміння, був М.М. Агарков, який серед юридичних фактів, що приводять в дію правову норму, визначив договір. Його висновки стали основоположними і для сучасної доктрини цивільного права, яка визнає не лише правопороджуючу функцію договору, але й регулятивну (визнає договір критерієм правомірності поведінки учасників договірних правовідносин) аж до моменту припинення правовідносин [175, с. 30]. Після прийняття 21.04.1949 р. Постанови Ради Міністрів СРСР роль договору дещо змінилася, оскільки в ній ставився обов'язок укладання договорів. Це зумовлювалося здатністю договорів вирішувати питання забезпечення регулювання відносин між суб'єктами господарювання. Але і в такому випадку роль договору зводилася до правоутворюючого фактору, адже всі відносини регулювалися актами адміністративного законодавства. З прийняттям ЦК Української РСР 1963 р., в якому з'явилася нова глава, присвячена договору перевезення, в своїх роботах науковці намагалися обґрунтувати роль договору, вирішуючи питання його співвідношення з планом. Та в реальній сфері перевезень роль договору, внаслідок регулювання відносин актами адміністративного законодавства, продовжувала залишатися мінімальною. Г.В. Самойленко, аналізуючи транспортне законодавство того періоду, зробив висновок, що придбання квитка пасажиром почало вважатися моментом укладання договору перевезення пасажирів, що було прогресивним, проте, регулююча роль договору продовжувала бути мінімальною [175, с. 31].

Г.В. Самойленко, проаналізувавши праці О.Н. Садікова та Н.С. Ковалевської, в яких вони обґрунтовували роздільне за видами транспорту правове регулювання перевезень необхідністю забезпечення функціональності транспорту, який має свої технічні та технологічні відмінності, що зумовило виникнення спеціалізованого за видами транспортного законодавства, звернув увагу також на специфіку суб'єкта його створення, - відомчого розподілу і підпорядкування різним міністерствам, що зумовлювалося специфікою управління організації та діяльності різних видів транспорту [175, с. 196]. Закономірно, що основна увага в той період

приділялася забезпеченню функціонування транспортної системи, а пріоритет - забезпеченню діяльності перевізників, що стало пріоритетним над правами та інтересами пересічного пасажирів. Водночас, на основі ідеологічного партійного підходу почало ставитися питання підвищення рівня культури та якості обслуговування пасажирів перевезеннями на різних видах транспорту. Питання забезпечення можливості пасажирів з інвалідністю здійснювати поїздки громадським транспортом вирішувалося на тому ж рівні, базувалося на гуманістичній ідеї, який не переходив на нормативний рівень. Втім, в транспортних засобах на підставі адміністративних розпоряджень почали з'являтися «місця для інвалідів» (осіб з інвалідністю), їх позачергове обслуговування на вокзалах та запровадження пільг на проїзд (наразі визнається соціальною доступністю).

У такому вигляді транспортна система та транспортне законодавство на підставі Закону України «Про правонаступництво України» перейшло до незалежної України. За висловленням І.В. Булгакової, транспортне законодавство склали нормативно-правові акти, прийняті за часів незалежності України та морально застарілі акти часів СРСР [Error! Reference source not found., с. 23].

Загальні засади діяльності підприємств транспорту було визначено Законом України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. [151]. Цей закон, попри те, що він є основоположним Законом, яким врегульовано діяльність транспорту, не містить положень щодо забезпечення перевезень пасажирів з інвалідністю чи маломобільних.

Проаналізуємо розвиток законодавства, яким врегульовано перевезення пасажирів на різних видах за критерієм визнання, закріплення та забезпечення прав пасажирів з інвалідністю.

На автомобільному транспорті: Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений Постановою Ради Міністрів УРСР 27.06.1969 р. [146] не містить жодної норми, присвяченої перевезенням пасажирів з інвалідністю. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. [110] містив

ст. 37 (Додаткові зручності для окремих категорій пасажирів під час перевезень), яка закріплювала право першочергового заходу в автобус та право позачергового придбання квитків особами з інвалідністю. В редакції Закону від 22.10.2022 р. ці права вилучено. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. №176 [125] закріпили право позачергового входу в автобус та право позачергового користування таксі особами з інвалідністю. Пунктом 23 цих Правил було визначено серед інформації, розміщеної в автобусі, напису «Місця для пасажирів з дітьми та інвалідів» (на міських та приміських маршрутах). Наразі йому відповідає п. 27, пп. 7 якого, окрім напису, доповнено одночасним дублюванням міжнародним символом доступності та знаком дитячого візка. Недоліком є відсутність обов'язку перевізника визначити такі місця, та наявність норми «у салоні автобуса розміщується така інформація:», що не дозволяє зробити висновок про наявність спеціальних місць для таких пасажирів та належного їм права зайняти ці місця.

На залізничному транспорті: Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. [118] не містить норм, присвячених правовому регулюванню перевезень пасажирів з інвалідністю. Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. [131], а ні станом на прийняття, а ні станом на 28.03.2022 р. не містить норм, якими б визначався правовий статус пасажирів з інвалідністю. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196 [127] вже закріплювалося: право на нижню полицю (п. 2.22), право позачергового оформлення проїзних документів (п. 3.1), пільговий проїзд та безкоштовне перевезення коляски (п. 10.4), безкоштовне перевезення собак-супровідників, що супроводжують інвалідів-сліпих (п. 10.15), обслуговування в спеціалізованих касах (п. 32.13).

Правила було доповнено Розділом 38 (Особливості обслуговування осіб

з інвалідністю на вокзалах та в поїздах) згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку № 252 від 04.03.2008 р. Та якщо в цій редакції п. 38.16 Правил передбачав необхідність особи з інвалідністю, що потребує допомоги в посадці до вагона, письмово або по телефону попередити про це відповідальну особу на вокзалі (начальника вокзалу, пасажирської станції, чергового по вокзалу, чергового по залу тощо), а в день від'їзду підтвердити це, то в редакції 09.04.2019 р. вже передбачено особливий механізм надання такої допомоги, - закріплено обов'язок інформування перевізника в установленому порядку про наміри здійснити таку поїздку не менше ніж за 48 годин до відправлення поїзда, зазначеного у проїзному документі. У разі недотримання цих умов та за відсутності супроводжуючого персоналу на вокзалі або у поїзді перевізник вживає всіх можливих заходів щодо надання допомоги під час організації перевезення особи з інвалідністю (п. 38.6 Правил).

В Правилах станом на 09.04.2019 р. уточнено пільговий тариф з коефіцієнтом 0,5 (п. 10.6), доповнено правом перевозити безоплатно як надлишок ручної поклажі технічний або інший засіб реабілітації, без якого особа з інвалідністю не може обійтися (п. 35.4), на безоплатну допомогу під час посадки у вагон, перебування у вагоні, на вокзалі та під час виходу з вагона, перенесення ручної поклажі особам з інвалідністю, що переміщуються за допомогою технічного або іншого засобу реабілітації (крісла колісного, ходунків, милиць, палиць тощо), особам з інвалідністю з порушеннями зору та супровідникам дітей з інвалідністю, що потребують сторонньої допомоги; на створення безпечних умов для користування вокзалами (залами очікування, кімнатами відпочинку, квитковими касами, камерами схову, таксофонами, туалетами, транспортними засобами тощо), привокзальними територіями, переходами через залізничні колії (п. 37.3), право на доступ до інформації, поїздів та об'єктів інфраструктури (п. 38.2).

Для здійснення перевезення осіб з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації (крісло колісне, ходунки, милиці,

палиці тощо), перевізник вживає необхідних заходів для забезпечення доступу до інформації, поїздів та інших об'єктів з обслуговування пасажирів. Право на допомогу та право на безпечні умови закріплено Наказом Міністерства інфраструктури України від 01.02.2019 № 74.

Морським транспортом: Кодекс торгівельного мореплавства, затверджений Верховною Радою України 09.12.1994р. [50], не містить норм, присвячених додатковим чи спеціальним правам осіб з інвалідністю.

Річковим транспортом: Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р., який прийшов на зміну Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР (який не містив жодних положень щодо осіб з інвалідністю) в преамбулі визначив, що він спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях. В ньому також задекларовано підвищення доступності та якості послуг внутрішнього водного транспорту для вантажовідправників і пасажирів (п. 9 ч. 1 ст. 9) [115].

На повітряному транспорті: Повітряний Кодекс України від 04.05.1993 р. [100], - не містив окремих норм, присвячених правам осіб з інвалідністю. Повітряний кодекс від 19.05.2011р. [99] ч. 1 ст. 1 п. 76 закріплено визначення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями або інвалідів. Стаття 102 ПК України в редакції 2011 р. присвячена обслуговуванню пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (інвалідів). Нею вперше на повітряному транспорті закріплено, що послуги особам з обмеженими фізичними можливостями (інвалідам) повинні надаватися на *прозорій, недискримінаційній* основі та підлягають аудиту і перевірці уповноваженим органом з питань цивільної авіації (ч. 10 ст. 102 ПК України). Також вперше було закріплено право пасажирів з інвалідністю на отримання безоплатної особливої допомоги, яка гарантує отримання цією категорією пасажирів *послуг, передбачених для всіх пасажирів* (ч. 1 ст. 102 ПК України) (можна тлумачити на принципах рівності та недискримінації). Стаття 102 ПК України також закріпила: право на надання інформації у формі,

зрозумілій пасажирів з функціональними порушеннями органів відчуттів та сприймання (ч. 1 ст. 102 ПК) (через призму сьогодення уявлень можна інтерпретувати як право на доступність інформації), на безоплатне перевезення інвалідних колясок, спеціальної апаратури та обладнання, якими користуються інваліди та службових тварин (ч. 7 ст. 102 ПК України), право на допомогу в першу чергу у випадку відмови у перевезенні, скасування або затримки рейсу незалежно від їх тривалості (ч. 11 ст. 102 ПК України), право на приділення особливої уваги потребам таких пасажирів (ч. 6 ст. 105 ПК України), право на доступність повітряного судна (конкретизоване щодо суден, які вводяться в експлуатацію вперше або після істотного переобладнання (ч. 6 ст. 102 ПК України), право на проїзд без медичного висновку, крім випадків, коли не можуть бути гарантовані безпека або здоров'я самих осіб з інвалідністю чи інших пасажирів (ч. 8 ст. 102 ПК України).

Відповідно до міжнародних вимог поваги до прав осіб з особливими потребами Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування терміна «особа з інвалідністю» та похідних від нього» від 02.10.2018 р. в ПК України слово «інвалід» у всіх відмінках і числах було замінено словами «особа з інвалідністю» у відповідному відмінку і числі [113]. В ч. 7 ст. 102 ПК України тим же законом слова «інвалідні коляски» було замінено терміном «крісла колісні», що також є наслідком світоглядних змін до правового статусу особи з інвалідністю, з точки зору поваги до його гідності. В Україні йшов тривалий період переосмислення статусу особи з інвалідністю у відповідності до Конвенції про права *осіб з інвалідністю* від 13.12.2006 р.[52], яка набула чинності для України 06.03.2010 р. Більше восьми років відбувалося усвідомлення змісту положень зазначеної Конвенції, в преамбулі якої прямо нагадувалося (принципи від а) до у) англійськими літерами) про проголошені в Статуті ООН цінності, в яких достоїнство та цінність притаманні всім членам людської сім'ї, рівні та невід'ємні права, визначалося, що кожна людина має всі передбачені в Загальній Декларації

прав людини права та свободи без будь-якого розрізнення, що особам з інвалідністю мають бути гарантовані повне користування ними без дискримінації, заборона нелюдського, або такого, що принижує людську гідність поводження, що інвалідність визначається відносницькими та середовищними бар'єрами, що дискримінація стосовно будь-якої особи за ознакою інвалідності є ущемленням достоїнства й цінності, притаманних людській особистості, щодо розширення їхньої участі в громадському, політичному, економічному, соціальному та культурному житті, за рівних можливостей для того, що врешті мало наслідком усвідомлення того, що поняття «інвалід» є образливим та принизливим. Відповідно, - зміна поняття «інвалід» на «особа з інвалідністю», - це не просто зміна слів, - це результат глибокого усвідомлення рівності, і водночас, усвідомлення проблем таких осіб в здійсненні ними своїх прав нарівні з іншими особами.

Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу пережили чотири редакції. Перша редакція Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджена Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р. № 187 [129] не містила жодної норми, присвяченої визнанню, забезпеченню прав пасажирів з інвалідністю.

Наступна редакція Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2010 р. № 216 [130] вже розроблялася з урахуванням Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05.07.2006 р. № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору [153]. Вони вже містили визначення пасажирів з обмеженою рухливістю (Passenger with reduced mobility - PRM) або інваліда. До Правил було включено Розділ Х. Перевезення деяких категорій пасажирів, Глава 1 якого була присвячена особливостям перевезення осіб з обмеженою рухливістю або інвалідів. Пункт 1 цієї глави зобов'язував пасажирів самостійно визначитися в можливості використовувати повітряний транспорт

виходячи зі стану свого здоров'я. Зміст пункту неоднозначний, адже його розгляд через призму оцінки стану здоров'я пасажиром, спрямованої на забезпечення безпеки для життя та здоров'я пасажирів є справедливим та виправданим (артеріальний тиск, небезпека ускладнень після лікування окремих хвороб і т.п.). З іншого боку, через призму сучасного трактування принципу доступності як прояву принципу рівності на транспорті, під станом здоров'я можна визначати і фізичні можливості (обмежена рухливість, вади зору чи слуху) особи скористатися транспортом чи ні. І в цьому вбачається дискримінація – особа сама повинна визнати свою неспроможність і відмовитися від подорожі з причин стану її здоров'я.

Пункт 3 Глави 1 Розділу X Правил закріпив справедливу, на нашу думку, норму, орієнтовану на забезпечення безпеки пасажирів та оточуючих, - у випадку перебування пасажирів в стані, який викликає занепокоєння (тяжкохворі, хворі на ношах), - допуск до перевезення лише за наявності медичної довідки про відсутність протипоказань до того та в присутності супроводжуючої особи (п. 4 Глави 1 Розділу X Правил), - а за відсутності умов для безпечного транспортування – відмовити в перевезенні (п. 6 Глави 1 Розділу X Правил). Пункт 7 Глави 1 Розділу X Правил визначав надання допомоги особі з обмеженою рухливістю за її зверненням за 48 годин і відповіддю не пізніше 24 годин до відправлення рейсу, а тяжкохворих та на ношах – відповідно 72 та 36 годин. Право безкоштовного перевезення собаки-поводиря поруч пасажирів недалеко від запасного виходу закріплене п. 8 зазначеної Глави Розділу X Правил. Пункт 10 зобов'язав керівництво аеропортів вживати заходів для того, щоб інваліди та особи з обмеженою рухливістю могли самостійно здавати багаж та пересуватися від дверей аеропорту до місця в транспортному засобі з визначенням від дверей до стійки, від стійки до ліфта і т.д. Цей пункт перейшов в пункт п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу редакції 2018 р. Його критикував Г.В. Самойленко, визначаючи, що навряд чи доцільно було покладати обов'язок забезпечити пересування такого пасажирів

салоні повітряного судна на аеропорт. На його переконання це має бути обов'язком перевізника [175, с. 270]. Заперечення може викликати той аргумент, що стюарти не завжди можуть бути фізично здатні допомогти в цьому пасажирові, в той час як персонал аеропорту, - так. З іншого боку може виникнути питання щодо безпеки перевезень, для чого така особа має також, як і інші пасажирові проходити контроль безпеки. На наше переконання, має бути альтернатива – виконання обов'язку допомоги має покладатися на перевізника, а вже у випадку неможливості, - залучатися представники аеропорту з проходженням безпекових процедур. Тому пропонуємо ту частину змісту п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирові і багажу 2018 р., яка передбачає допомогу експлуатанта аеропорту пересуватися від дверей до місця в повітряному судні викласти в наступній редакції: «пересуватися від дверей повітряного судна до свого місця у випадку неможливості надати таку допомогу авіаперевізником;». Пункт 11 Глави 1 Розділу X Правил редакції 2010 р. також надала право пасажирові отримати допомогу від супроводжуючої особи.

Правила повітряних перевезень пасажирові і багажу в редакції, затвердженій Наказом Мінінфраструктури від 30.11.2012 р. № 735 [128] в частині перевезення «осіб з обмеженими фізичними можливостями або інвалідів» було доповнено пунктом 12, який покладал на перевізника обов'язок забезпечити транспортування до двох одиниць пересувних засобів на інваліда або особу з обмеженими фізичними можливостями, в тому числі електричних інвалідних колясок (за умови завчасного попередження за 48 годин та з урахуванням можливих обмежень простору на борту повітряного судна та згідно з законодавством про небезпечні вантажі). За підходу кореспондованості прав та обов'язків є достатньо підстав вважати, що цьому обов'язку перевізника протиставлене відповідне право пасажирові з інвалідністю чи обмеженою рухливістю. Єдиним недоліком цього пункту відсутність визначення, на якій основі має бути виконаний такий обов'язок перевізника, - на оплатній чи безоплатній, з урахуванням загальної ваги всього

багажу пасажирів чи ні.

Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 р. № 1239 [119] стали останньою, найпрогресивнішою редакцією правил. По-перше, їх було розроблено за участі Громадської спілки «Всеукраїнське громадське об'єднання «Національна Асамблея людей інвалідністю України». По-друге, - з урахуванням вимог Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05.07.2006 р. № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору, Конвенції про права осіб з інвалідністю. По-третє, Правила істотно деталізувалися. Так, право пасажирів на перевезення службової собаки було уточнено вимогою, що це не повинно ставити під загрозу безпеку польоту, не є загрозою для інших пасажирів та відповідає санітарно-гігієнічним нормам. Такий підхід видається справедливим з точки зору положень ч. 2 ст. 13 ЦК України, якою закріплено, що при здійсненні своїх прав особа зобов'язана утримуватися від дій, які могли б порушити права інших осіб.

В свою чергу такий підхід відповідає загальним засадам цивільного законодавства, зокрема, справедливості (п. 6 ч. 1 ст. 3 ЦК України). Звертає увагу, що кількість пунктів Глави 1 Розділу VIII, присвяченому перевезенням пасажирів з інвалідністю або з обмеженою рухливістю в редакції 2018 р. збільшилося з 12 до 32. Правила доповнилися: правом пасажирів з інвалідністю на посадку до повітряного судна, крім випадків, визначених Правилами (йдеться про обмеження, спрямовані на забезпечення безпеки пасажирів, або у випадку, якщо повітряне судно не пристосоване для пересування таких осіб і т.п.); правом на першочергове повернення вартості квитка чи зміни маршруту у випадку відмови у перевезенні (п. 3 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р.); правом на інформацію на 4 веб-сайтах перевізника українською та англійською мовами, а також за потреби іншими мовами правила безпеки, супроводу та умови перевезення пасажирів з інвалідністю або з обмеженою

рухливістю, а також будь-які обмеження щодо їх перевезення або перевезення пересувних засобів з огляду на технічні можливості повітряного судна (п. 4); правом на інформацію про причини відмови у перевезенні (п. 5); правом на надання допомоги у користуванні послугами повітряними перевезеннями експлуатанта аеропорту та перевізника спеціальною групою (службою) надання допомоги (п. 7); правом на повідомлення авіаперевізником аеропорту прибуття про кількість таких осіб та характер допомоги, якої вони потребують (п. 11); правом на надання допомоги експлуатантом аеропорту безкоштовно (п. 17); правом на забезпечення експлуатантом аеропорту чи агентом обслуговування всіх необхідних засобів пересування особи з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, у тому числі крісел колісних з електричним приводом, за умови завчасного попередження за 48 годин та з урахуванням можливих обмежень простору на борту повітряного судна та відповідно до положень ICAO, IATA й законодавства України у сфері перевезення небезпечних вантажів (вважаємо, що «обслуговування» всіх засобів пересування особи з інвалідністю, про яке йдеться в п. 19, має бути конкретизоване в контексті приймання до перевезення та його забезпечення, а не «технічне обслуговування») (п. 19); правом на компенсацію вартості втрачених крісел колісних, інших пересувних засобів або допоміжних пристроїв, якщо їх було загублено або пошкоджено під час обслуговування в аеропорту або (п. 23) (виглядає сумнівним з точки зору потреби такої особи в пересуванні, а не в компенсації. Вважаємо, що оскільки у втраті чи пошкодженні таких засобів є вина перевізника чи експлуатанта аеропорту, на них має бути покладено обов'язок забезпечення, хоча б тимчасове, особи пасажирів з інвалідністю таким же чи подібним за призначенням засобом, що не виключає й компенсацій вартості втраченого майна. З метою забезпечення принципу справедливості та прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю на свободу пересування, пропонуємо п. 23 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. викласти в наступному формулюванні: «23. Якщо крісла колісні, інші пересувні засоби або допоміжні пристрої було загублено або

пошкоджено під час обслуговування в аеропорту або транспортування на борту повітряного судна, пасажир, якому належить таке обладнання, має право на тимчасову заміну пошкодженого або втраченого обладнання для пересування, хоча і не обов'язково на основі аналогічного, та отримання компенсації вартості такого майна»); правом на виконання обов'язків та зобов'язань перевізником (п. 24 Правил); правом на обслуговування біля окремої стійки реєстрації для осіб з інвалідністю або з обмеженою рухливістю (за можливості авіаперевізників та експлуатантів аеропортів) (п. 31) (формально цей пункт виглядає як дискримінаційний, але зважаючи на те, що Правила 2018 р. передбачають обслуговування за такою стійкою підготовлених спеціалістів, зокрема, з навичками жестової чи міжнародної мови, такий підхід вбачається виправданим, спрямованим на забезпечення права на доступність до інформації та до перевезень пасажирів даної категорії); правом на допомогу без приниження гідності та з гарантіями отримання всіх послуг (мають бути адаптовані до потреб таких пасажирів та надаватися з урахуванням інструктивного матеріалу, наведеного у Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities (Doc 9984)) з урахуванням вимог безпеки польотів, авіаційної безпеки та техніки безпеки на борту повітряного судна (п. 32 Правил 2018 р.). Пункт 32 цих Правил 2018 р., який виступає гарантією забезпечення прав пасажирів, було доповнено Наказом Державної авіаційної служби № 1126 від 14.08.2020 р. [44].

В преамбулі Закону України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р. закріплено, що він визначає засади функціонування міського електричного транспорту загального користування на ринку транспортних послуг і спрямований на задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях [136]. Нажаль, законом визначено засади державної політики у сфері міського електричного транспорту, серед яких, - доступність транспортних послуг для усіх верств населення. Механізм реалізації цих засад не визначено. Права осіб з інвалідністю при перевезеннях міським електричним транспортом в ньому не визначено. Правила надання населенню

послуг з перевезень міським електротранспортом, затверджені Постановою КМУ від 23.12.2004 р. № 1735 також не містять спеціальних норм, спрямованих на закріплення та забезпечення прав осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю [124].

Проведений аналіз актів чинного законодавства дозволяє зробити висновок, що попри покладання в ст. 26 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» від 21.03.1991 р. на органи державної влади та управління, підприємства обов'язку створювати умови для безперешкодного доступу «інвалідів» (в ред. 1991 р.) до споруд, громадського транспорту, для вільного пересування в населених пунктах, та ратифікацію Україною та набрання чинності для України 06.03.2010 р., реалізація принципу доступності як принципу рівності на транспорті не отримувала свого належного правового регулювання (універсального закріплення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю та механізму їх забезпечення). На різних видах транспорту не синхронно та нерівномірно відбувалося впровадження ідеї забезпечення прав пасажирів з інвалідністю. Найвища ступінь закріплення та забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю виявляється на повітряному транспорті, що зумовлено специфікою таких перевезень, - вони, здебільшого, здійснювалися у міжнародному сполученні, що спонукало приведення національного законодавства у відповідність до міжнародного та права ЄС.

За визначенням Д.С. Абрикосова встановлення в Україні універсального правового режиму, єдиного для міжнародних, внутрішніх та в межах ЄС перевезень пасажирів повітряним транспортом, був зумовлений вимогою до українських авіаперевізників при здійсненні польотів у повітряному просторі ЄС, здійснювати їх у відповідності до норм ЄС, виявився компромісом, реалізованим в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. [1, с. 17]. Закономірно, що вимоги ЄС, реалізовані в Регламенті (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 року № 1107/2006

про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору, було закріплено в означених Правилах 2018 р.

На морському та міському електротранспорті жодних норм, спрямованих на закріплення та забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю не закріплено, а на річковому транспорті ступінь правового забезпечення їх прав є мінімальним, що не відповідає сучасним світовим, зокрема, ЄС, підходам. Означене дає підстави для висновку, що наразі назріла потреба вироблення загальних норм забезпечення прав осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю на транспорті, зокрема, в ЦК України чи на основі окремого нормативно-правового акту (Закону).

2.3 Адаптація законодавства України до європейських стандартів у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення

Україна та український народ вже зробили свій вибір, орієнтований на закріплення європейських цінностей в нашій державі. Такими є цінності, на яких було сформовано, і на яких функціонує ЄС, - повага до людської гідності та прав людини, свобода, рівність, демократія, верховенство права. Концепт сучасного приватного права базується на тих же ідеях. Є.О. Харитонов визначив його характерні риси: 1) визнання людини самостійною цінністю: не засобом, а метою права; 3) пріоритетне місце надане приватному інтересу; 4) вільне волевиявлення приватних суб'єктів при здійсненні їхніх прав; 5) юридична рівність учасників цивільних відносин, 7) норми «звернені» до суб'єктивного права та забезпечують його захист та ін. [198, с. 31]. Визначення ним терміну «європейське право» як вираженого вербально уявлення, раціонального та емоційного сприйняття людиною права як частини «європейського світу» (європейської цивілізації), у якому існує людина, відчуваючи себе часткою такої цивілізації, дозволило йому визначити обґрунтованість вибору на євроінтеграцію та, як наслідок, адаптацію

законодавства України до законодавства ЄС [198, с. 26]. А.С. Довгерт висловив позицію, що оскільки в основі приватного права лежить природне приватне право, одне для всього людства. то природні закони є універсальними, відтак і право позитивне має бути універсальним, принаймні, прагнути того. Саме тому, на його думку останні тенденції спрямовані на вироблення єдиного універсального приватного права [109, с. 75]. Воно ґрунтується на ідеях природних прав людини, ідеях рівності і свободи, поваги до людської гідності, визнання життя та здоров'я, прав і свобод людини найвищою соціальною цінністю.

Адаптація законодавства України до законодавства ЄС пройшла тривалий шлях. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами була підписана 14.06.1994 р., ратифікована 10.11.1994 р., чинності набула 01.03.1998 р.

Спершу Указом Президента України від 30.08.1996 р. № 771/96 було затверджено Положення про Національне агентство України з реконструкції та розвитку, якому ставилося завдання проведення єдиної державної політики у сфері фінансово-економічного співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями та іншими міждержавними і регіональними організаціями, в тому числі з кредитно-фінансовими установами щодо залучення кредитів, грантів, гуманітарної допомоги, іноземних інвестицій та ін. [104]. Та вже 24 лютого 1998 року було підписано Указ Президента України № 148 «Про забезпечення виконання Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) і вдосконалення механізму співробітництва з Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом)», а 11 червня 1998 року, - Указ Президента України від № 615 «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу». Тривалий період розробки загальнодержавної програми адаптації закінчився прийняттям Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.03.2004 р. [117]. Через десять

років було підписано Угоду про Асоціацію між Україною та ЄС 27.06.2014 р. Було визначено, що тимчасово ЄС та Україною будуть виконуватися окремі частини Угоди, в тій мірі, в якій вони відносяться до компетенції ЄС: Глава 7 «Транспорт», Глава 20 «Захист прав споживачів», Глава 28 «Участь у програмах та агентствах Європейського Союзу». 01.09.2017 р. Угода про асоціацію між Україною та ЄС набула чинності у повному обсязі. Ст. 134 Підрозділу 7 (Транспортні послуги) Угоди передбачає визначення принципів лібералізації транспортних послуг. Стаття 368 Глави 7 Розділу V декларує мету співробітництва України та ЄС в транспортній сфері, - сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС. Ця ідея послідовно конкретизується в сферах: а) розвитку сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики; б) розвитку галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів); д) приєднання до міжнародних транспортних організацій та угод, забезпечення суворого виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій (ст. 369 Угоди) [195].

З появою терміну «адаптація» серед науковців виявилася певна дискусія щодо співвідношення його з термінами «гармонізація» та «наближення» [223, с. 29]. І.С. Лукасевич-Крутник звернула увагу, що в самому тексті Угоди зустрічаються всі три терміни («адаптація» в ст. 114, «наближення» в ст. 138 та «гармонізація» в ст. 368), в той час, коли в установчих договорах ЄС найчастіше використовується термін «гармонізація» (ч. 5 ст. 2, ч. 2 ст. 19, ч. 4 ст. 79, ч. 2 ст. 83, ст. 84, ст. 113 Договору про функціонування ЄС від 25 березня 1957 р. Нею також зроблено висновок, що відповідно до змісту Консолідованої версії Договору про ЄС та Договору про функціонування ЄС з протоколами та деклараціями, під «гармонізацією» розуміється процес

приведення законодавства у відповідність до норм права ЄС. Тому нею пропонується застосування саме такого терміну в транспортній сфері як процес приведення національного законодавства у відповідність до Регламентів ЄС [67, с. 54-55]. С.О. Белікова розуміє адаптацію як послідовний процес наближення національного законодавства, в т.ч. правотворчості, юридичної техніки, практичної діяльності та правозастосування до законодавства ЄС з дотриманням відповідних критеріїв. Нею також зроблено висновок, що приведення законодавства до його правової відповідності, усунення правових колізій та удосконалення спеціального законодавства має сприяти оптимальній адаптації національного законодавства до законодавства ЄС [7, с. 15-16]. Такий висновок є дискусійним, адже навряд чи можна співставляти адаптацію практичної діяльності без адаптації законодавчої, адже правозастосування є лише застосуванням правових норм, як і адаптацію правотворчості (адже адоптувати можна норми права, а не саму діяльність по формуванню таких норм. Наразі про адаптацію правотворчості питання в зазначеній Угоді не ставиться).

Самойленко Г.В. застосовує терміни «адаптація» та «гармонізація» як синоніми. Під ними він розуміє приведення законодавства України до стандартів ЄС. В іншому випадку він говорить про адаптацію шляхом гармонізації. Водночас, ним зроблено неочікувані висновки, що національне транспортне законодавство України є більш наближеним до законодавства ЄС в транспортній сфері (тут за основу взяте транспортне законодавство на залізничному та повітряному транспорті), ніж законодавство більшості країн ЄС і, водночас, на окремих видах транспорту в Україні воно є негармонізованим взагалі (йдеться про автомобільний, річковий та морський транспорт). Він звернув увагу, що Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23.10.2007 р. про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту в п. 6 висловив побажання поширити сферу застосування цього Регламенту і захистити не лише міжнародних пасажирів, але і внутрішніх також» [178, с. 94]. Дійсно, внутрішнє законодавство країн

ЄС щодо перевезень пасажирів у внутрішньому сполученні залізничним транспортом забезпечує права пасажирів мінімально, а Регламенти ЄС стосуються перевезень міжнародних. Поширення дії Регламенту на внутрішні перевезення було вибором суверенної країни щодо прийняття тимчасового відтермінування положень цього Регламенту (п. 25). Водночас, цей пункт Регламенту містить гарантії прав осіб з інвалідністю, - заборону тимчасового звільнення від дії Регламенту стосовно доступу до залізничних перевезень інвалідів або осіб з обмеженою рухливістю [143]. Натомість, на автомобільному транспорті відповідно до п. 4 Регламенту (ЄС) № 181/2011 від 16.02.2011 р. держави могли на недискримінаційній основі виключити внутрішні регулярні рейси зі сфери застосування цього Регламенту на 4 роки з правом подовження ще один раз. На морському транспорті в ЄС питання поширення дії Регламенту № 2006/2004 на внутрішні перевезення було вирішене Регламентом (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24 листопада 2010 року щодо прав пасажирів під час подорожей морським та внутрішнім водним шляхом [221]. Загалом же, на сьогоднішній день за відсутності обмежень та виключень дії Регламентів, вони мають вищу силу над національним законодавством кожної країни ЄС, тому діють та застосовуються безпосередньо.

За визначенням Г.В. Самойленка адаптація законодавства України до законодавства ЄС мала на меті запровадження сучасного та ефективного механізму правового регулювання відносин. Втім, така не відбулася у сфері перевезень пасажирів окремими видами транспорту. До того ж, на його переконання, транспортне право ЄС більше орієнтоване на створення конкурентного середовища та визначення загальної мети та підходів, яким має відповідати правове регулювання відповідної сфери. Воно, здебільшого, є декларативним з точки зору забезпечення прав пасажирів, що, на його думку, більше наближає законодавство ЄС до законодавства України, ніж навпаки [175, с. 215-216].

Постановою КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 110 було затверджено План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [98]. Та попри декларування впровадження стандартів ЄС в галузі транспорту, виявилося, що серед таких заходів визначено лише: включення модулів з вивчення положень Конвенції ООН про права *інвалідів* (вид. авт., - Конвенція про права осіб з інвалідністю з 06.07.2016 р. використовує термін «особа з інвалідністю») до професійних програм, семінарів, тренінгів з підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування, (п. 18); підвищення рівня якості послуг залізничних перевезень пасажирів: проведення до 31.10.2022 р. аудиту та визначення вимог щодо обладнання вокзалів і поїздів для людей з інвалідністю; розробку та впровадження механізму передачі мінімальної інформації пасажиром протягом поїздки відповідно до вимог ЄС, розробка та впровадження механізму надання інформації про права та обов'язки користувачам послуг, у тому числі пасажиром з інвалідністю (пп. 5-7 п. 1880 Плану заходів). Аналіз означеного акту дає підстави для висновку, що урядом було визначено лише план заходів з адаптації законодавства України до законодавства ЄС лише в сфері залізничного транспорту, притому, упущено всі інші види транспорту; визначено пріоритетним розробку та впровадження механізму передачі мінімальної інформації пасажиром з інвалідністю про транспортну послугу, включно, інформацію під час поїздки. Доступності навіть на залізничному транспорті не визначено пріоритетною. Вона розглядається через призму аудиту якості транспортних послуг для пасажирів. Але ж має йтися, у кращому випадку, про визначення якості доступності. Це є істотним упущенням, оскільки з тексту не вбачається усвідомлення важливості «доступності» як інструменту забезпечення рівності прав та можливостей пасажирів з інвалідністю на транспорті. Відсутність усвідомлення цієї пріоритетності має відповідні наслідки, - відсутність поступальних дій, спрямованих на забезпечення прав осіб з інвалідністю,

включно, пасажирів з інвалідністю, на «інклюзію», - можливість включення такої особи в усі сфери людського буття, включно, транспортної, на доступній, вільній, рівній, недискримінаційній, безбар'єрній основі, яка дозволяє такій особі здійснювати належні їй права, включно, право на свободу пересування, самостійно, без сторонньої допомоги, а у випадку потреби в ній, - її надання на безоплатній основі перевізником та іншими суб'єктами транспортного процесу (кваліфікованими співробітниками вокзалів, аеропортів, автостанцій і т.д.).

Дослідивши зміст положень Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту», та порівнявши його зі змістом відповідних положень Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України 2006 р. в редакції 09.04.2019 р., доходимо висновку, що достатньо велика кількість норм наразі є адаптованою (гармонізованою). Серед них: пункту 10 та ч. 1 ст. 21 Регламенту щодо дотримання положень Технічних умов експлуатаційної сумісності для осіб з обмеженою рухливістю з метою забезпечення *доступності* за допомогою поступового усунення фізичних і функціональних перешкод, відповідає п. 37.3 Правил 2006 р., в якому на перевізника покладено обов'язок вживати заходів для створення особам з інвалідністю, що переміщуються за допомогою засобів для пересування, особам з інвалідністю з порушеннями зору та слуху, супровідникам дітей з інвалідністю, що потребують сторонньої допомоги, *безпечних умов для користування* вокзалами (залами очікування, кімнатами відпочинку, квитковими касами, камерами схову, таксофонами, туалетами, транспортними засобами тощо), привокзальними територіями, переходами через залізничні колії. Вбачаємо, що ідейно та змістовно під «безпечні умови для користування» наближені до «безперешкодні умови для користування», що відповідає критеріям безбар'єрності та доступності. Адже безпека є універсальною категорією, а відповідно, користування зазначеними приміщеннями та спорудами має бути безпечним для всіх пасажирів, а не лише

для осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю. Інша обставина, на яку свого часу звернув увагу Г.В. Самойленко, - це самостійний правовий статус вокзалів, аеропортів, станцій та ін., які раніше входили в єдину систему, наприклад, залізниці [175, с. 220, 287]. Тому покласти на перевізника, який може експлуатувати залізничну колію і перебуває в договірних відносинах з вокзалом щодо реалізації квитків, де такий вокзал є агентом з продажу квитків, обов'язки забезпечення безпеки користування особою з інвалідністю чи обмеженою рухливістю кімнатами відпочинку, туалетами, залами очікування та ін., що перебувають у віданні та під контролем вокзалу, навряд чи доречно. Формально, вокзали були структурними підрозділами однієї із шести залізниць України. З цієї точки зору вокзал як структурний підрозділ перевізника не є самостійним суб'єктом, а входить в систему єдиного перевізника ПАТ «Укрзалізниця». Тому покладання на перевізника в п. 37.3 Правил 2006 р. обов'язку забезпечення безпеки користування пасажиром з інвалідністю чи обмеженою рухливістю туалетами, залами очікування і т.п. є виправданим. Але ситуація ускладнюється тим, що самі Правила визнають перевізниками і інших суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення пасажирів, багажу, в т.ч. інших держав або орендованих у них, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам або громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності. Така конструкція визначає необхідність розподілу обов'язків між перевізниками щодо забезпечення доступності експлуатації вагонів особами з інвалідністю чи обмеженою рухливістю та ПАТ «Укрзалізниця», якій належать вокзали в частині забезпечення доступності транспортної інфраструктури для пасажирів зазначеної категорії. Це відповідало б підходу Регламенту 1371/2007, в якому диференційовано допомогу на вокзалі (ст. 22) та на борту потягу (ст. 23). Ці розподілені обов'язки з надання допомоги наразі п. 37.3 Правил 2006 р. покладено на перевізника. Статті 20 Регламенту 1371/2007 (доступність інформації для осіб з інвалідністю та з обмеженою рухливістю), якою визначено надання інформації за запитом та ч. 3 ст. 22, якою покладено на

залізничні підприємства і адміністраторів вокзалів забезпечувати легку доступність інформації відповідно до правил доступу, відповідає п. 38.2 Правил 2006 р. про забезпечення доступу до інформації таким особам. Статті 24 Регламенту 1371/2007 щодо умов, на яких надається допомога, відповідає п. 38.6 Правил 2006 р., - інформування перевізника (в Регламенті, - залізничне підприємство, адміністрацію вокзалів, продавця квитків або туроператора) завчасно, не менше, ніж за 48 годин до відправлення поїзда (у випадку невиконання цієї вимоги, Регламент покладає обов'язок на перевізника вжити всіх можливих заходів для забезпечення перевезення такої особи, як і п. 38.6 Правил 2006 р. Пункт 38.7 Правил 2006 р., водночас, обмежує права пасажирів положенням, що допомога надається перевізником за умови попереднього погодження з особою з інвалідністю місця та часу. Розуміємо цю норму як таку, якою законодавець з перевізника намагався зняти відповідальність за ненадання допомоги пасажирові, який завчасно не повідомив про намір або про своє прибуття на вокзал особливо у випадку, коли у перевізника така можливість була відсутньою. Але ж такий зміст вже закладено в п. 38.6 з одночасним покладанням обов'язку навіть у такому випадку намагатися вжити всіх можливих заходів. У такому випадку відповідальність на перевізника буде покладатися за невжиття всіх можливих заходів, можливих в подібній ситуації. Тому пропонуємо абзац 2 пункту 38.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України 2006 р. виключити).

Наведене дає підстави для висновку, що всі вимоги Регламенту 1371/2007 реалізовані в національних Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України 2006 р. Більше того, в означених Правилах міститься значно більша кількість норм, які спрямовані на сприяння пасажирові з інвалідністю чи обмеженою рухливістю в перевезенні: пільговий тариф на оплату вартості перевезення 0,5 (п. 10.6 Правил 2006 р.) (соціальна доступність); безкоштовне перевезення службової собаки-поводиря з собою у вагоні (п. 35.11 Правил 2006 р.); право

на подання заявки для причеплення спеціального вагону (п. 38.3 Правил 2006 р.); забезпечення осіб з інвалідністю з порушеннями зору та слуху інформацією з використанням звукових та візуальних систем повідомлення (п. 38.9 Правил 2006 р.); у випадку необхідності надання медичної допомоги, - виклик невідкладної медичної допомоги покладено на працівників перевізника, а під час висадки такої особи, - забезпечення збереження її ручної поклажі, а після одужання особи з інвалідністю - оформити проїзні документи та забезпечити її відправку (п. 38.10 Правил 2006 р.).

Не вдаючись в деталі, визначаємо, що схожа ситуація має місце і в сфері адаптації *повітряного законодавства* України до законодавства ЄС. Щоправда, вона була зумовлена вимогами відповідності правил перевезень пасажирів повітряним транспортом при перевезенні українськими авіаперевізниками в авіапросторі ЄС вимогам та стандартам ЄС. І в Регламенті (ЄС) № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року щодо прав осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю під час подорожей повітряним транспортом [153], і в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. не закріплено принципу «доступності». Попри те, його безпосередньо впроваджено в самому змісті цих актів: 1) щодо доступності транспортної інфраструктури (аеропортів) та 2) самого транспорту (повітряних суден), 3) доступності інформації про: а) транспортну послугу; б) допомогу, яка має та може надаватися пасажиру з інвалідністю чи особі з обмеженою рухливістю; 4) доступності допомоги. Це свідчить про стан адаптованості законодавства України до законодавства ЄС в сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом.

Доступність інфраструктури: ст. 8 Регламенту 1107/2006 покладає на аеропорти обов'язок забезпечення надання допомоги та вжиття заходів, зазначених в Додатку I, без додаткової плати. Пункт 11 Регламенту 1107/2006 ставить вимогу, де це можливо, враховувати потреби пасажирів з інвалідністю (при проектуванні, будівництві чи ремонті аеропортів та повітряних суден). Регламент не визначає способу досягнення мети забезпечення доступності та

мобільності. Такий вибір покладається на аеропорт, який сам має обрати допомогу та заходи, необхідні для забезпечення можливості пасажиром з інвалідністю чи обмеженою рухливістю: повідомляти про своє прибуття в аеропорт; рухатися до стійки реєстрації, до реєстрації та реєстрації багажу, до літака, сісти в нього, зайняти своє місце в ньому, зберігати багаж, висаджуватися з літака, отримати багаж, дістатися стикувального рейсу чи покинути аеропорт. Їй відповідає змістовно п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. та ч. 4, 5 ст. 102 ПК України.

Доступність повітряного судна: п. 11 Регламенту 1107/2006 зобов'язує авіаперевізників за можливості, особливо при переобладнанні чи ремонті, при придбанні повітряних суден враховувати потреби пасажирів з обмеженими можливостями. Відповідно, ч. 6 ст. 102 ПК України зобов'язує авіаційного перевізника вживати заходів для того, щоб повітряні судна, які вводяться в експлуатацію вперше або після істотного переобладнання, відповідали єдиним стандартам доступності щодо обладнання на борту. Важливою гарантією саме за національним законодавством є положення п. 30 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р., які покладають на авіаперевізників, експлуатантів аеропортів та агентів з обслуговування обов'язок забезпечення достатнього рівня кваліфікації свого персоналу, який здійснює надання допомоги особам з інвалідністю або з обмеженою рухливістю. Ст. 3 Регламенту 1107/2006 містить гарантії проти відмови у бронюванні перевезення та посадки до повітряного судна. Відповідно, ст. 4 містить справедливі відступи, серед яких: забезпечення безпеки польотів або фізична неможливість через конструкцію повітряного судна здійснити перевезення пасажирів, або визнання необхідним авіаперевізником виконання перевезення лише в присутності супроводжуючої особи. Стаття передбачає обов'язок перевізника запропонувати у випадку відмови такій особі відшкодування або зміну маршруту. Цій статті змістовно відповідають положення п. 1-3 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Водночас, пункти 26-29 цих Правил конкретизує безпеку в аспекті безпеки життя та здоров'я через фізичний стан пасажирів, який у випадку занепокоєння

авіаперевізника щодо безпеки не допускається без наявності медичного дозволу, в окремих випадках – без супроводу, щодо пасажирів на ношах – за наявності технічної можливості перевезення такого пасажирів. Частині 2 ст. 7 Регламенту 1107/2006, в якій закріплене право пасажирів на перевезення разом з собакою-поводирем відповідає П. 13 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. за тієї відмінності, що Регламент допускає таке перевезення за умови, що про це було повідомлено авіаперевізнику чи його агенту, в той час як національні правила закріплюють обов'язок авіаперевізника забезпечити перевезення пасажирів з інвалідністю разом з собакою-поводирем, притому, безкоштовно, притому, поруч з таким пасажиром, в місці, де є в достатній простору для розміщення собаки-поводиря, неподалік від запасного виходу. Визначаємо прогресивність норм, орієнтованих щодо перевезень пасажирів з інвалідністю з собакою-поводирем за національним законодавством.

Доступність інформації про транспортні послуги та супутні процедури: п. 13 та ч. 3 ст. 3 Регламенту 1107/2006 регламентують, що уся важлива інформація, яка надається авіапасажирів, повинна надаватися в альтернативних форматах, доступних для осіб з обмеженими можливостями та особами з обмеженою мобільністю, бути тією ж мовою, що і для інших пасажирів; Додаток I Регламенту 1107/2006 покладає на органи управління аеропортів обов'язку передачі інформації, необхідної для здійснення рейсів, у доступних форматах; ч. 2 ст. 5 – інформації про пункти прибуття та відправлення та про аеропорт, Додаток II - повідомлення важливої інформації про політ у доступних форматах. Відповідно пункт 6 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. – містить вимогу розміщення основної інформації про послуги, розташування пунктів обслуговування та ін. у форматі, доступному для сприйняття пасажирів з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, а п. 8 – обов'язок авіаперевізника надати інформацію про рейс у доступній для сприйняття пасажирів формі. Притому, якщо в Регламенті не розкривається зміст «необхідної» для здійснення рейсу інформації, то п. 1 Глави 1 Розділу VII Правил 2018 р., покладаючи обов'язок на експлуатанта аеропорту або агента з

обслуговування забезпечити пасажирів в аеропорту візуальною та/або акустичною інформацією, такою визначає: час відправлення та прибуття повітряного судна; місце та час початку та закінчення реєстрації на рейс; наявність затримок або скасування рейсів та їх причини; способи переходу між терміналами, правила та порядок проведення контролю на авіаційну безпеку, догляду пасажирів, їх ручної поклажі та багажу; загальні правила виконання пасажирами вимог, пов'язаних із прикордонним, митним, імміграційним, санітарно-епідеміологічним, ветеринарно-санітарним, фітосанітарним та іншими видами контролю; місця розташування кімнати матері та дитини, поста правоохоронних органів, довідкової, медпункту, вбиральні та ін.; місце отримання багажу та дії пасажирів у випадку затримки, пошкодження чи знищення багажу. Водночас, недоліком національних Правил 2018 р. є відсутність покладання обов'язку на авіаперевізника про політ у доступних форматах. Тобто, йдеться про інформацію під час надання транспортної послуги, тобто, під час польоту. Регламент не лише визначає необхідність надання важливої інформації, але й надання її в доступній формі.

Доступність обміну інформацією про допомогу: ст. 5 Регламенту 1107/2006, яка регламентує позначення пунктів прибуття та відправлення (які повинні бути чітко позначені) аеропортом у співпраці з представниками організацій, що представляють осіб з обмеженими можливостями, де пасажир з інвалідністю чи обмеженою рухливістю можуть легко повідомити про своє прибуття в аеропорт і попросити допомоги, - відповідає п. 6 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Ст. 6 Регламенту 1107/2006, яка визначає обмін інформацією між агентами з продажу, авіаперевізником, аеропортами відправлення та прибуття щодо потреби в допомозі пасажиром з інвалідністю чи з обмеженою рухливістю не пізніше, ніж через 36 годин, якщо такий запит надійшов не пізніше, ніж за 48 годин, - відповідає п. 10 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р.

Доступність допомоги: пункту 4 Регламенту 1107/2006, який з метою соціальної інтеграції закріплює отримання пасажиром з інвалідністю чи

обмеженою рухливістю допомоги без додаткової плати, - відповідає п. 17 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Частині 7 статті 7 Регламенту 1107/2006, якою регламентовано, що надана допомога повинна, наскільки це можливо, відповідати конкретним потребам окремого пасажирів, - відповідає п. 32 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р., який містить вимогу адаптованості послуг з перевезення та обслуговування пасажирів з інвалідністю або з обмеженою рухливістю до потреб таких пасажирів, але з урахуванням інструктивного матеріалу, наведеного у Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities (Doc 9984). Додатку II, який закріплює перевезення медичного обладнання та до двох одиниць засобів пересування на особу з обмеженими можливостями або особу з обмеженою мобільністю, включаючи електричні інвалідні візки (з урахуванням попереднього попередження за 48 годин і можливих обмежень місця на борту літака, а також з урахуванням застосування відповідного законодавства щодо небезпечних вантажів), - відповідає п. 21 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. П. 14 та ст. 12 Регламенту 1107/2006, який закріплює право пасажирів на компенсацію у зв'язку з втратою чи пошкодженням коляски чи іншого обладнання для пересування, - відповідає п. 23 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. Водночас, Додаток I покладає на органи управління аеропортом забезпечення тимчасової заміни пошкодженого або втраченого обладнання для пересування (не обов'язково аналогічного). Подібна норма в національному законодавстві, нажаль, відсутня, що порушує право пасажирів з інвалідністю на доступність, рівність та свободу пересування. Для усунення цієї вади запропоновано в п. 23 Глави 1 Розділу VIII Правил 2018 р. відповідний обов'язок покласти на адміністрацію аеропорту чи перевізника.

На автомобільному транспорті в 2018 р. відбулося приведення у відповідність до вимог та стандартів ЄС Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту від 18.02.1997 р. № 176. Варто зазначити, що така адаптація врахувала основні вимоги доступності: інфраструктури, транспорту, інформації та допомоги. Так, вимозі

забезпечення *доступності транспортних послуг, зокрема, транспортної інфраструктури* («інваліди та особи з обмеженою рухливістю, незалежно від того, спричинено це інвалідністю, віком чи іншим фактором, повинні мати можливості для використання послуг автобусного транспорту, аналогічні можливостям інших пасажирів. Інваліди чи особи з обмеженою рухливістю мають такі самі права, як і всі інші громадяни, стосовно вільного пересування, свободи вибору та відсутності дискримінації»), закріплений п. 7 Регламенту Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16.02.2011 р. про права пасажирів автобусного транспорту [141], загалом, відповідає п. 112 Правил 1997 р., в якому функціонування автостанції є допустимим лише у випадку відповідності будівель, споруд та території вимогам доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, установленим ДБН та СНіП, зокрема, ДБН Б.2.2-12:2019 (планування та забудова територій), в п. 10.4.10 містять вимогу під час проектування зупинок громадського транспорту передбачати заходи щодо забезпечення їх доступності та інформованості для маломобільних груп населення, п. 10.6.1 - інформаційного забезпечення для маломобільних груп населення [31].

Вимозі Регламенту № 181/2011 щодо *доступності транспортних засобів* відповідає п. 6 Правил 1997 р., в яких визначено, що транспортні засоби, які використовуються для перевезення пасажирів, повинні відповідати вимогам безпеки, комфортності, доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, перебувати в належному технічному і санітарному стані та ін.

Вимозі Регламенту № 181/2011 щодо *доступності інформації* для осіб з інвалідністю відповідає п. 122 Правил 1997 р. Відмінність полягає в змісті та механізмі надання такої інформації. Так, якщо п. 14 Регламенту містить вимогу отримання інформації пасажиром з інвалідністю щодо послуги перед поїздкою та під час неї, притому, що така інформація має надаватися на запит в альтернативних форматах, таких, як великий шрифт, проста мова, шрифт Брайля, електронні повідомлення, які можна отримати за допомогою

адаптивних технологій, або аудіо записи, то п. 122 Правил містить лише загальну вимогу інформування через систему гучного мовлення про час відправлення та прибуття автобусів, графік роботи квиткових кас та автостанції, а також умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, матерів з дітьми під час обслуговування на автостанціях, а пп. 11 п. 145 Правил 1997 р. покладає обов'язок на перевізника надавати пасажирам достовірну і своєчасну інформацію про найменування зупинок, можливі пересадки, розмір плати за проїзд, - в них не йдеться про доступність такої інформації з точки зору її сприйняття пасажиром з інвалідністю та про доступність інформації під час поїздки. З метою усунення порушення права особи пасажира з інвалідністю на доступність інформації про транспортну послугу та можливість отримання допомоги до та під час поїздки, пропонуємо: пп. 11 п. 145 Правил 1997 р. викласти в наступному формулюванні: «11) надавати пасажирам достовірну і своєчасну інформацію про найменування зупинок, можливі пересадки, розмір плати за проїзд тощо в форматі та спосіб, необхідний для сприйняття такої інформації пасажирами з інвалідністю (аудіо, відео, шрифт Брайля, тощо)». Відповідно п. 122 Правил 1997 р. викласти в наступному формулюванні: «122. Інформація про: час відправлення та прибуття автобусів, графік роботи квиткових кас та автостанції; умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, матерів з дітьми під час обслуговування на автостанціях; відміну рейсу чи заміну автобуса, призначення додаткового рейсу, зміни у графіку роботи квиткових кас, - має подаватися в доступній для сприйняття всіма пасажирами формі, включаючи осіб з вадами зору чи слуху через мережу систему гучного мовлення з дублюванням її в візуальній (екрани, табло, тощо) чи адаптивній формі з застосуванням електронних технологій».

Вимозі Регламенту № 181/2011 щодо *надання допомоги пасажиру з інвалідністю чи з обмеженою рухливістю*, закріпленій ст. 13, загалом відповідає ст. 147, в п.18-21, 34 якої конкретизоване надання допомоги

пасажиру з інвалідністю спеціально підготовленими фахівцями автовокзалу чи водієм, в т.ч. під час посадки/висадки, пересування транспортним засобом, в розміщенні ручної поклажі, багажу, крісел колісних, палиць, милиць, ходунків та інших особистих речей та ін. Додатку I, який дозволяє провозити собак-поводирів відповідає п. 83 Правил 1997 р.

В окремих випадках Правила 1997 р. мають прогресивні у порівнянні з Регламентом № 181/2011 норми, орієнтовані на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю. Серед них: закріплення в пп. 5 п. 31.3 Правил 1997 р. нормативу використання на маршруті автобусів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в кількості до 35 відсотків загальної кількості автобусів до 31.12.2019 р. та до 50 відсотків - з 01.01.2020 р.; право на доступність інформації про транспортну послугу конкретизована п. 28 Правил 1997 р., який містить вимогу розміщення інформації на місцях зупинок автобусів про режим роботи автобусів із зазначенням таких, що пристосовані для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; право позачергового обслуговування на автостанції (п. 119 Правил 1997 р.); право першочергового входу до автобусу (п. 44 правил 1997 р.); право на безоплатне перевезення технічних засобів та собак-поводирів (п. 83 Правил 1997 р.).

Недоліком Правил 1997 р. у порівнянні зі змістом Регламенту (ЄС) № 181/2011 є: 1) відсутність вимоги про забезпечення доступності інформації через критерій можливості її сприйняття особою з інвалідністю до поїздки та під час неї, в т.ч. про можливість та спосіб подання запиту про надання допомоги; 2) відсутність норми про компенсацію у випадку втраченого чи пошкодженого обладнання для пересування та покладання обов'язку на перевізника чи автостанцію вжити всіх зусиль для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну (ст. 17 Регламенту № 181/2011). Пропонуємо пп. 12 п. 145 Правил 1997 р. викласти в наступному формулюванні: «12) компенсувати шкоду, заподіяну автомобільним перевізником та/або екіпажем здоров'ю та майну пасажирів, в т.ч. у випадку

втрата чи пошкодження крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи допоміжних пристроїв. За необхідності має бути вжито всіх зусиль для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв».

Відсутність на морському транспорті Правил перевезення пасажирів морським транспортом та окремих норм, присвячених забезпеченню прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю в КТМ України, дають підстави для висновку, що на морському транспорті адаптація законодавства України до законодавства ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю не здійснювалася. На річковому транспорті 03.12.2020 р. було прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [115]. Нажаль, цей Закон не містить положень, спрямованих на забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою мобільністю. Прийняті на його підставі Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, затверджені Наказом міністерства інфраструктури України № 220 від 15.04.2022 р. [126] лише почасти орієнтовані на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю. Так, зі стандартних критеріїв забезпечення доступності: транспортної інфраструктури, транспорту, інформацію про послугу та про допомогу, допомоги, про які йдеться в Регламенті (ЄС) № 1177/2010 від 24.11.2010 р. щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004, - закріплено лише право пасажира з інвалідністю: 1) на безкоштовний супровід у випадку його необхідності (п. 6 Розділу VIII Правил 2022 р.); 2) за наявності документа, що посвідчує право на пільгу, - провозити із собою поруч собаку-поводиря без додаткової оплати за умови дотримання безпеки для інших пасажирів (п. 6 Розділу VIII Правил 2022 р.); 3) на безоплатну допомогу під час посадки на судно, перебування на судні та під час висадки з судна, перенесення ручної

поклажі особам з інвалідністю та особам, які належать до маломобільних груп населення, що потребують сторонньої допомоги (п. 3 Розділу XII Правил 2022 р.). Означене дає підстави для висновку, що на річковому (внутрішньому водному) транспорті лише частково адаптовані положення щодо безоплатної допомоги під час посадки/висадки, перебуванні на судні та перенесення ручної поклажі та доступності транспортної послуги. Відсутня адаптація положень щодо: доступності транспортної інфраструктури, доступності транспортного засобу, доступності інформації до та під час поїздки та про можливість отримання допомоги. Наведене дає підстави для висновку, що адаптація законодавства України до законодавства ЄС на різних видах транспорту щодо забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є нерівномірною. Якщо на повітряному, залізничному та автомобільному транспорті, загалом, його можливо визнавати адаптованим, більш того, національне право закріпило окремі спеціальні норми, які конкретизували окремі аспекти забезпечення прав таких пасажирів цими видами транспорту чи надали додаткових прав (пільговий проїзд, безкоштовне перевезення собаки-поводиря, аудіо та візуальне надання інформації, право на першочергове обслуговування та входження до транспортного засобу на залізничному та автомобільному транспорті), то на річковому транспорті, - лише в частині безоплатної допомоги під час посадки/висадки, перебуванні на судні та перенесення ручної поклажі та доступності транспортної послуги. На морському транспорті адаптація не здійснювалася. Визначено, що окремі питання забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю потребують своєї правової визначеності, та, відповідно, адаптації законодавства України до права ЄС щодо них. Такими є: 1) на залізничному транспорті: диференціація та чіткість визначень в аспекті застосування понять «безпеки користування» та «безбар'єрного, безперешкодного користування»; розподіл обов'язків між перевізником та вокзалом (актуально для випадків, коли перевізником є не ПАТ «Укрзалізниця»); 2) на повітряному транспорті: покладання обов'язку на авіаперевізника інформувати пасажирів про політ у

доступних форматах під час надання транспортної послуги; покладання на адміністрацію аеропорту чи авіаперевізника обов'язку вжити всіх можливих заходів для тимчасового надання обладнання чи пристроїв на заміну пасажиру з інвалідністю чи обмеженою рухливістю у випадку втрати чи пошкодження крісла-коляски, іншого обладнання для пересування чи допоміжного пристрою, який повинен мати подібні технічні та робочі характеристики; 3) на автомобільному транспорті: забезпечення доступності інформації до поїздки та під час неї за критерієм можливості її сприйняття особою з інвалідністю; механізм надання запиту про надання допомоги; тимчасового надання на заміну альтернативного обладнання для пересування чи допоміжного пристрою у випадку його втрати чи пошкодження, а також компенсація вартості такого обладнання чи пристрою; 4) на річковому (внутрішньому водному) транспорті, - доступність: транспортної інфраструктури, транспортного засобу, інформації до та під час поїздки та про можливість отримання допомоги, тимчасове надання обладнання чи пристроїв у випадку його втрати чи пошкодження. Законодавство України на морському транспорті щодо забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю потребує адаптації [78, с. 157].

Висновки до розділу 2

1. Категорію «правове положення» пасажирів з інвалідністю в конкретному правовідношенні визначаємо як його «індивідуальний правовий статус». Притому категорії «ідеальний» та «реальний» правовий статус співвідносяться як «спеціальний» та «індивідуальний».

2. Економічна нерівність визначає правове становище пасажирів як слабкої сторони договору. Забезпечення принципу рівності учасників цивільних відносин для нього реалізовується через нормативну регламентацію прав та обов'язків його та перевізника, які і формують правовий статус пасажирів. Правовий статус його як споживача наділяє додатковими правами та обов'язками, визначеними Законом України «Про захист прав споживачів».

На транспорті цей статус детермінований приписами транспортного законодавства.

3. Визначено рівні та підрівні правового статусу пасажирів з інвалідністю: загальний – спеціальний (як учасника цивільних відносин – як споживача – як пасажирів – як пасажирів за видами транспорту) – спеціальний додатковий (як особи з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю – як пасажирів з інвалідністю за видами транспорту) – індивідуальний (правовий статус конкретної особи в конкретному правовідношенні). Рівні правових статусів пасажирів визначаються рівнями правового регулювання транспортних правовідносин.

4. Елементами правового статусу пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю визначено: момент виникнення у особи такого статусу, визначення її право- та дієздатності, визначення основних прав (пасажирів) та додаткових (як пасажирів з інвалідністю).

5. Набуття правового статусу пасажирів визначається моментом укладання договору. Відсутність спеціального порядку укладання договору перевезення пасажирів особами з інвалідністю та обмеженою рухливістю визначає одномоментність набуття особою статусу пасажирів та пасажирів з інвалідністю та укладання договору.

6. Правове значення квитка – він є доказом укладання договору та оплати вартості проїзду. На повітряному транспорті його дійсність визначається моментом оплати, що визначає реальний характер такого договору.

7. Відмова пасажирів в перевезенні з підстав, визначених законом є підставою припинення договору та, відповідно, правового статусу пасажирів.

8. Правовий статус пасажирів залежить від обсягу дієздатності фізичної особи, з якою закон пов'язує можливість особи укласти договір та прийняти його виконання. Підтримано позицію щодо надання права особам у віці з 10 років у міському сполученні самотійно укладати договір перевезення та здійснювати поїздки. Це потребує відповідних змін до ст. 31 та 313 ЦК

України та приведення у відповідність їх положень. Особи у віці з 14 років відповідно до ст. 313 ЦК України можуть самостійно пересуватися територією України без згоди батьків, проте, ч. 2 ст. 32 ЦК України обмежує таку самостійність згодою батьків на укладання правочину, який виходить за межі дрібного побутового.

9. З метою формування загально регулятивного універсального для всіх типів транспорту режиму правової охорони та захисту прав пасажирів з інвалідністю, обмеженою рухливістю, з особливими потребами, запропоновано доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України пунктом 8, яким закріпити для таких осіб право на доступність інформації до моменту укладання договору перевезення про його умови, включно про тип транспортного засобу, та під час поїздки, здійснити безперешкодно (безбар'єрно) поїздки самостійно, без сторонньої допомоги, а у разі потреби, - отримати необхідну допомогу.

10. Становлення законодавства України у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення було зумовлене: правонаступництвом актів транспортного законодавства часів Української РСР; загальною орієнтованістю на засади приватного права, зокрема, на необхідність забезпечення прав людини в усіх сферах суспільного буття; консерватизмом транспортної сфери та її традиціями, лобіюванням інтересів перевізником з метою забезпечення функціональності транспортної системи; прийняттям в різні періоди транспортних кодексів, статутів та Правил перевезення пасажирів на різних видах транспорту, що відображає рівень розвитку правової науки та цивілізаційних змін в суспільстві; поступовим усвідомленням необхідності застосування моделі «соціальної інвалідності», яка передбачає «інклюзію» особи та спробами втілити положення Конвенції ООН Про права осіб з інвалідністю, але на основі відомчого підходу, без участі представників організацій осіб з інвалідністю; впливом євроінтеграційних процесів та сучасних цивілізаційних підходів на основі сучасного концепту приватного права; процесами адаптації

законодавства України до законодавства ЄС нерівномірно на різних видах транспорту.

11. Законодавство України у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю на повітряному, залізничному та автомобільному транспорті адаптоване до законодавства ЄС. На річковому (внутрішньому водному) транспорті, - лише в частині надання допомоги таким пасажиром. На морському транспорті – не відповідає стандартам ЄС і потребує адаптації.

12. Приведення у відповідність до законодавства ЄС потребують питання доступності на різних видах транспорту: інформації до та під час поїздки; доступності транспортної інфраструктури та транспорту, допомоги та інформації про неї.

РОЗДІЛ 3

РОЗДІЛ 3. ІНСТИТУЦІЙНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

3.1. Органи державної влади та суб'єкти громадянського суспільства в механізмі забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю

Забезпечення та захист прав пасажирів загалом, та пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, зокрема, були предметом дослідження обмеженого кола науковців. Проблема ускладнюється тим, що окрема увага науковців проблемам пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю комплексно не приділялася, лише в контексті визначення теоретичних засад правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг різними видами транспорту. Але більшість з них, у кращому випадку, або лише визнавали наявність окремої категорії пасажирів та необхідності охорони та захисту їх прав, або вирішували поодинокі теоретичні та практичні питання, пов'язані з типовими порушеннями їх прав. Але всі вони були єдині в підході розуміння важливої ролі держави в вирішенні питання забезпечення та захисту прав пасажирів взагалі, та пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, зокрема. Так, О.М. Нечипуренко звернув увагу на досвід багатьох зарубіжних країн, який свідчить про важливу роль держави в розбудові та регулюванні транспортної галузі. На його переконання на державу покладається формування основних «правил гри», яких зобов'язані дотримуватися учасники правовідносин [88, с. 22, 33]. Він також звертається до полеміки щодо співвідношення публічного та приватного інтересу, де під публічним інтересом він розуміє інтереси суспільства в цілому (до них він відніс, в тому числі, суспільне благо, безпеку довкілля, ризики в правовідносинах з перевезення пасажирів та ін.). Вирішувати «конфлікт інтересів» покликана держава, оскільки будь-яка

соціальна держава має відповідні економічні та соціальні функції. З цього він робить висновок про вирішення питання допустимих та необхідних меж втручання держави в приватну сферу, співвідношення публічного і приватного у сфері регулювання відносин, що виникають із перевезень пасажирів, загалом визнаючи процес втручання права публічного в приватну сферу «опубліченням» приватного права [88, с. 40]. Станом на 2008 рік, коли автор здійснював свої розвідки, такі судження були не лише актуальними, але й прогресивними, адже після довгого періоду применшення ролі договору і «боротьбу» за становлення принципу свободи договору, визнавати та обґрунтовувати необхідність обмеження дії цього принципу у відносинах, де диспозитивне регулювання на рівні договору не спроможне забезпечити рівність учасників цивільних відносин було сміливим, але обґрунтованим кроком молодого науковця. Тим не менше, з позицій сьогодення, коли відбулося формування громадянського суспільства, переформатування уявлень про державу та право, є можливість розпочати дискусію щодо окремих з них. Є.О. Харитонов, звернувши увагу на працю Н.М. Коркунова, в якій той висловлював думку, що загальні інтереси є сукупністю приватних інтересів, з чого робив висновок, що публічне право, захищаючи загальні інтереси, захищає й приватні інтереси і що приватне право, в свою чергу, захищає загальні інтереси та на позицію Георга Єлінека, що кожне приватне право (притаманне визнаній індивідуальній особистості) набуває можливості вдаватися для захисту своїх інтересів шляхом звернення до державної влади, а тому усі приватні права пов'язані з публічним правом через «визнання» та «захист», - висловив підхід, за яким самотійне існування приватного права незалежно від держави та без підтримки державного інституційного механізму є неможливим [199, с. 7].

Дається взнаки і переосмислення змісту ст. 3 Конституції України, в якій закріплено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Саме вони, а також їх гарантії, визначають зміст і спрямованість діяльності держави, яка є

відповідальною перед людиною за свою діяльність, оскільки утвердження і забезпечення прав і свобод людини є її головним обов'язком. Тобто, тисячолітні очікування людей щодо визнання цінності їх буття та внутрішнього світу, приватності, поваги до людської гідності та прав і свобод через визначення місця в державі були формалізовані в означеній статті з тим зауваженням, що вже не вирішується питання місця людини у житті країни, а навпаки, роль держави в утвердженні і забезпеченні прав і свобод людини. Та й держава вже сприймається не як апарат примусу, а як *res publicum* (загальна справа), як договірне утворення, в якому люди домовилися віддати частину своїх повноважень для спільного вирішення поставлених перед людською спільнотою завдань. За такого підходу держава сприймається не як антагоністичне утворення, що має апарат примусу придушувати та обмежувати права і свободи людини, свавільно втручатися в приватну сферу людини, а як утворення, що володіє інструментами та здатністю забезпечувати вирішення питання визначення компромісу інтересів великої кількості суб'єктів (наприклад, перевізників та пасажирів), забезпечуючи баланс впливу на їх правові статуси, який би дозволяв, вирішуючи завдання правового регулювання суспільних відносин, забезпечувати охорону та захист та визначати допустимі обмеження прав учасника таких відносин.

І.Р. Ніколаєнко зробив висновок, що правове регулювання відносин з перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні має рівні: а) нормативний; б) договірний. Притому, нормативний рівень детермінований потребами забезпечення безпеки на транспорті та прав пасажирів [89, с. 94]. Проаналізувавши праці науковців, він звернув увагу, що ними ці рівні визначаються дещо відмінно: як нормативного і договірного, - С.О. Погрібним, як нормативного та індивідуального, - А.Б. Гриняком, як нормативного та актом саморегулювання, - Г.В. Самойленком [89, с. 68]. Але від того їх природа не змінюється, - йдеться або про державне регулювання через встановлення імперативів (загальнообов'язкових правил поведінки, закріплених в нормативно-правових актах), або сторонами самостійно за

договором. Інша річ, що загальні положення про можливість (диспозитивні норми) та заборону такого відступу визначені ч. 3 ст. 6 ЦК України.

Науковцями визнається наявність зазначених рівнів правового регулювання відносин на всіх видах транспорту. Так, І.С. Лукасевич-Крутник довела, що нормативний рівень механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг забезпечується як диспозитивними, так і імперативними нормами, зважаючи на притаманну приватноправовим відносинам з надання транспортних послуг публічну складову, що характеризується контролем органів державної влади та місцевого самоврядування за діяльністю перевізників. З цього нею зроблено висновок, що в сфері надання транспортних послуг обмеження дії принципів приватного права дією принципів публічного права повністю відповідає засадам цивільного законодавства [67, с. 407]. Є.О. Мічурін визначив природній характер таких обмежень: вони існують у взаємозв'язку і протилежні у своїй сутності до свободи (здійснення цивільних прав), закладені в самій сутності державно-організованого суспільства, де свобода здійснення прав особою забезпечується обмеженням прав іншої особи [81, с. 168]. О.М. Нечипуренко, опираючись на доводи В.В. Луця, зробив висновок, що обмеження прав через імперативи є виправданим, оскільки це є необхідним для забезпечення охорони прав суб'єктів цивільного обороту [88, с. 61]. Дійсно, обмежити право особи поза її волею можливе виключно на підставі імперативу. Звісно, таке обмеження має свою мету – шляхом впливу на межі чи об'єм здійснення суб'єктивного права забезпечити вплив на поведінку учасника цивільних відносин, а через неї – забезпечити правове регулювання суспільних відносин, а відтак, - їх урегульованість. А.О. Мінченко одним з виключень дії принципу свободи договору визначив публічний договір, який закріплено в ЦК України з метою захисту інтересів споживачів товарів (робіт, послуг) у певній сфері відносин [75, с. 111]. Ч. 1 ст. 633 ЦК України однією із сфер його застосування передбачає перевезення транспортом загального користування.

Г.В. Самойленко зробив висновок, що оскільки ідеальна модель правовідносин між перевізником і пасажиром закладена саме в правовій нормі, а не в акті саморегулювання (договорі), то домінуючими правовими засобами в сфері перевезень пасажирів повинні бути дозволи, заборони та обмеження, зобов'язування та санкції, відповідно, - основним типом правового регулювання (але не виключним) повинен бути зобов'язуючий тип, що не виключає можливостей сторін договору перевезення пасажирів врегулювати свої відносини саморегулюванням, але і в такому випадку нормативний рівень регулювання повинен бути гарантією прав та інтересів пасажирів та не допускати їх погіршення (усунення, зменшення чи обмеження) у порівнянні зі ступенем їх забезпеченості нормативним рівнем [175, с. 214]. О.М. Нечипуренко до засобів впливу на поведінку учасників відносин з перевезення пасажирів відніс лише державний примус [88, с. 55]. І.С. Лукасевич-Крутник застосовує категорію «можливість застосування державного примусу» лише з точки зору можливості його застосування до правопорушника [66, с. 356].

Врешті, роль держави в забезпеченні прав пасажирів як слабкої сторони договору перевезення визначає не лише її можливості, але й покладає певні обов'язки. Так, Хартія захисту прав споживачів, прийнята Резолюцією Генеральної Асамблеї № 543 17.05.1973 р.[236], закріплюючи право пасажирів на захист та допомогу, прямо поклала на державу обов'язки: надавати споживачам всебічний правовий захист та активну допомогу А(ii) та приділяти особливу увагу забезпеченню того, щоб захист споживачів і допомога були ефективними для всіх верств суспільства А(iii). Законом України «Про захист прав споживачів» було закріплено права споживача: на захист своїх прав державою (п. 4 ч. 1 ст. 4 Закону); звернення до суду та інших уповноважених державних органів за захистом порушених прав (п. 6 ч. 1 ст. 4 Закону). Їм кореспондовано обов'язки держави, серед яких: забезпечення захисту прав споживачів, надання можливості вільного вибору продукції, здобуття знань і кваліфікації, необхідних для прийняття самостійних рішень під час придбання

та використання продукції відповідно до їх потреб, гарантування одержання законними способами в обсязі, що забезпечує рівень споживання, достатній для підтримання здоров'я і життєдіяльності (ч. 1 ст. 5 Закону). Ч. 3 ст. 5 Закону України «Про захист прав споживачів» визначає відповідальних за захист прав споживачів: центральний орган виконавчої влади, що формує та забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту прав споживачів, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державного контролю за дотриманням законодавства про захист прав споживачів, місцеві державні адміністрації, інші органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування згідно із законом, а також суди [132].

Г.В. Самойленко запропонував парадигму правового регулювання перевезень пасажирів, яка ґрунтується на ідеях людиноцентризму, покладання на державу обов'язку забезпечення прав пасажирів (охорони, здійснення та захисту), зокрема, на нормативному рівні; забезпечення рівності пасажирів як споживачів транспортних послуг, забезпечення здійснення пасажиром права на свободу пересування на безпековій основі, допустимість нормативного регулювання відносин з перевезення пасажирів та обмеження дії принципу свободи договору для забезпечення прав пасажирів (як слабкої сторони договору), допустимість договірної регуляції в тій мірі, в якій не погіршуються права пасажирів у порівнянні з нормативним регулюванням, необхідність нормативних гарантій прав пасажирів та ін. [175, с. 418].

Пасажири з інвалідністю та з обмеженою рухливістю мають спеціальний та спеціальний додатковий статус (саме як пасажир з інвалідністю). Формально, оскільки пасажир зі спеціальним додатковим статусом визначається, переважно, як «окрема категорія пасажирів» в актах транспортного законодавства, закріплення їх прав та гарантій здійснення та захисту їх прав (забезпечення) покладається на ті ж органи державної влади, що й стосовно інших пасажирів за видами транспорту. Таким центральним органом державної виконавчої влади в Україні є Кабінет Міністрів України, який, за визначенням І.В. Булгакової здійснює загальне державне регулювання

діяльності транспорту [13, с. 36]. Відповідно до п. 2 ч. 1 ст. 2 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» на нього покладено завдання вжиття заходів щодо забезпечення прав і свобод людини та громадянина, створення сприятливих умов для вільного і всебічного розвитку особистості [133].

Центральним актом в системі джерел транспортного права, сформованих КМУ України є Національна транспортна стратегія на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р. Вона розроблена для забезпечення комплексного розв'язання проблем в транспортній галузі. В ній сформовані пріоритети розвитку транспортної галузі, в т.ч. у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною, якою передбачено, зокрема, поступову гармонізацію діючих стандартів та політики в транспортній сфері України з існуючими в ЄС [85]. Центральним актом у сфері забезпечення рівності у здійсненні прав осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю є Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням КМУ від 14 квітня 2021 р. № 366-р. [148]. Нарешті, на загальнодержавному рівні було визначено пріоритетні завдання, серед яких, - забезпечення дії принципів: безбар'єрності – як загального підходу до формування та імплементації державної політики для забезпечення безперешкодного доступу всіх груп населення до різних сфер життєдіяльності; доступності – як забезпечення рівного доступу всіх групам населення до фізичного оточення, включаючи транспорт, до інших об'єктів та послуг. Нажаль, висока мета створення «безбар'єрного середовища для всіх» була обмежена виконанням поставлених завдань, серед яких, - «створення дієвого і прозорого механізму контролю за додержанням приватними і комунальними підприємствами та організаціями, які надають послуги з перевезення пасажирів, вимог законодавства щодо спеціального обладнання транспортних засобів для безперешкодного користування їх послугами маломобільними групами населення» [148]. Творці документу безпідставно обмежилися: лише фізичною доступністю

транспортних засобів маломобільною групою населення. Упущено: 1) доступність транспортної інфраструктури, а не лише транспорту; 2) доступність інформації про транспортну послугу та про надавану допомогу; 3) доступності допомоги; 4) право на доступність не лише маломобільною групою населення, але й особами з інвалідністю (наприклад, з вадами зору та слуху). Це при тому, що на рівні загальної стратегії передбачено у якості очікуваного результату «отримувати інформацію у найзручніший спосіб». Стратегія також не передбачає чіткого та послідовного плану дій. До 2030 року заплановано лише встановлення технічних вимог (специфікацій) доступності до громадського транспорту. Напевно, потім буде визначений строк для впровадження таких вимог «у життя». Вважаємо, що аналізований документ у сфері забезпечення доступності транспорту для осіб з інвалідністю та маломобільної групи пасажирів потребує своєї ретельної доробки з урахуванням зазначених зауважень.

Г.В. Самойленко визначив гарантії, які є складовими забезпечення прав пасажирів: політичні, ідеологічні, соціальні, економічні та юридичні. Юридичні гарантії прав пасажирів він класифікував на: організаційно-правові (діяльність органів державної влади з забезпечення прав пасажирів) та правові. Ним запропоновано багаторівневу класифікацію гарантій: 1) за джерелом їх закріплення: загально-правові (визначені Конституцією України), галузеві (визначені ЦК України), інституційні (гарантії прав пасажирів, закріплені в Главі 64 ЦК України, транспортному законодавстві та Законі України «Про захист прав споживачів»), субінституційні (закріплені в правилах перевезень пасажирів на різних видах транспорту); 2) договірні та нормативні; 3) за змістом: матеріальні, організаційні та процедурні; 4) за функціональним призначенням, – гарантії здійснення та гарантії захисту; 5) за місцем в системі правомочностей пасажирів: права на власні дії, права вимоги та права на захист; 6) гарантії, що забезпечують: укладення, виконання та припинення договору. Найважливішою формою гарантій прав пасажирів ним визначено кореспондуючий праву пасажирів обов'язок перевізника [175, с. 7].

Підтримуючи ці підходи визначення гарантій прав пасажирів, вважаємо, що права пасажирів загалом, та пасажирів з інвалідністю, зокрема, мають бути забезпечені, в першу чергу, кореспондуючим загальним обов'язком перевізника забезпечення можливості пасажиром здійснювати свої права, зокрема, на недискримінаційній основі. Для того пропонуємо частину 1 ст. 910 ЦК України викласти в наступному формулюванні: «1. За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, виконати інші обов'язки, визначені сторонами та актами транспортного законодавства та забезпечити здійснення пасажиром своїх прав, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення». Відповідно, ст. 920 ЦК України доповнити частиною 2 наступного змісту: «У разі порушення прав пасажирів, визначених умовами договору та актами транспортного законодавства для пасажирів з інвалідністю, перевізник зобов'язаний відшкодувати шкоду, в тому числі компенсувати моральну шкоду в межах, визначених транспортним законодавством для відповідного виду транспорту».

І.С. Лукасевич-Крутник звернула увагу на важливий недолік в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів за законодавством України. Йдеться про створення на основі принципів Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами від 23 жовтня 2007 р. конкурентного середовища шляхом вибору перевізника для громадських перевезень на тендерній основі [154, 66, с. 286]. В документі, серед іншого, зокрема, в п. 2 (а) йдеться про формування місцевих перевезень має відбуватися на основі публічно-приватного партнерства, який передбачає також наявність контролю за домінуючого впливу громадськості. Йдеться про необхідність залучення представників громадськості до визначення умов надання транспортних послуг та контролю за їх якістю. І.Р. Ніколаєнко було

зроблено висновок, що істотні умови договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученнях транспортом загального користування визначаються, переважно, організатором перевезень, яким є орган місцевого самоврядування. Він вважає такий підхід несправедливим, оскільки він порушує ідею представництва інтересів пасажирів. На підставі цього ним запропоновано при визначенні умов перевезень організатором перевезень залучати до формування таких умов представників інтересів пасажирів, як це має місце в ЄС [89, с. 217].

Проблема, на наше переконання, є дещо глибшою. Корінням вона сягає вирішення питання представницької демократії та народовладдя. Відповідно до ч. 1 ст. 5 Конституції України носієм суверенітету і єдиним джерелом влади в Україні є народ. Народ здійснює владу безпосередньо і через органи державної влади та органи місцевого самоврядування. Етимологічно термін «джерело» означає «звідки витікає, походить». Визначаючи народ України носієм суверенітету, він мав би визначатися і носієм влади, а не лише його джерелом, тим більше, що в тексті йдеться про здійснення влади безпосередньо чи органи представництва, - органи державної влади та органи місцевого самоврядування. Тривалий час в нашій країні пануючою була ідеологія представницького функціонування органів державної влади, де роль народу відводилася виключно її формуванню. Далі фактично було відлучення народу від участі у вирішенні суспільних справ. Конституція 1996 р. прямо закріпила право громадян брати участь в управлінні державними справами (ст. 38), але механізм здійснення цього права був відсутній.

В ЄС зміни розпочалися з часів закріплення в ст. 41 Хартії фундаментальних прав Європейського Союзу [200] права на належне управління. Тіна де Фріз визначила, що до ухвалення цієї Хартії це поняття було елементом поняття належного врядування (good governance) [194, с. 119]. Рішенням Комітету Міністрів Ради Європи в 2008 р. в Стратегії інновацій та належного врядування на місцевому рівні було схвалено 12 принципів належного врядування. Серед них принцип 1: участь, представництво, чесне

проведення виборів, де визначено, що громадяни знаходяться в центрі громадської активності, і вони залучені чітко визначеними способами [227]. Практичними інструментами визначено інклюзивність: забезпечення того, щоб до управління були долучені громадяни (громадяни повинні відчувати, що вони долучені до прийняття рішень, особливо знедолені і вразливі), що, водночас не означає, що вони повинні вирішувати всі питання, але їх варто долучати до партнерства з органами державної влади чи місцевого самоврядування, наслідком якого мають ставати консенсусні рішення [227]. Як наслідок, в ЄС було вироблено принципи: системного та постійного зворотного зв'язку з громадськістю щодо моніторингу та оцінки якості діяльності органів влади, прозорості діяльності органів державної влади, співучасті громадян в управлінні (в т.ч. через процедуру та механізму громадської експертизи рішень влади) та ін.

Наразі в Україні представництво інтересів пасажирів з інвалідністю здійснювалося при розробці та прийнятті Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» 2018 р. До обговорення та експертизи залучалася Громадська спілка «Всеукраїнське громадське об'єднання «Національна Асамблея людей з інвалідністю України». Це є позитивне зрушення, але виключно на повітряному транспорті та стосовно пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю. Нажаль, на загальнодержавному рівні залучення представників пасажирів (громадських організацій, асоціацій, спілок) до участі в розробці нормативних актів, в яких би закріплювалися права пасажирів, в т.ч. пасажирів з інвалідністю та обмеженою мобільністю, та формувався механізм їх забезпечення та захисту, - не відбувалося. Це має бути виправлено. Справедливий механізм правового регулювання правовідносин, в яких би збалансовано враховувалися інтереси і перевізників, і пасажирів (шляхом визнання їх прав на сучасних цивілізаційних підходах, забезпечення та захисту), має формуватися на основі древньоримського принципу «*audiatur et altera pars*». Це дає підстави для висновку, що до розробки та удосконалення законодавства транспортного

законодавства, в т.ч. при розробці актів, орієнтованих на забезпечення прав осіб з інвалідністю, зокрема, мають залучатися представники пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю (спілки, асоціації, організації, які представляють інтереси споживачів, зокрема, пасажирів та осіб з інвалідністю).

Іншою проблемою є відсутність в Україні активності громадськості у вирішенні питань захисту прав пасажирів з інвалідністю. Наприклад, в Канаді проти залізничного перевізника Via Rail Canada Inc., який придбав застарілі вагони, не пристосовані для перевезень пасажирів з інвалідністю, був поданий позов Радою канадців з обмеженими можливостями. Інтервентами у справі були також: Канадське транспортне агентство, Канадська комісія з прав людини, Комісія з прав людини Онтаріо, Комісія з прав персоналу та прав молоді, Комісія з прав людини Манітоби, Саскачеванська комісія з прав людини, Альянс Transportation Action Now за рівність сліпих канадців, Канадська асоціація громадського життя, Канадська асоціація людей із вадами слуху, Канадська асоціація центрів незалежного життя та Мережа жінок з обмеженими можливостями Канади [157].

Роль засобів масової інформації (ЗМІ) наразі сприяє виробленню правової культури ставлення до пасажирів з інвалідністю через усвідомлення необхідності створення безбар'єрності та доступності транспорту як елементу інклюзії та визначення проблем, які потребують свого вирішення, що може бути поштовхом для органів державної влади до вирішення існуючих проблем забезпечення та захисту прав осіб-пасажирів з інвалідністю. Тому їх роль, здебільшого, інформативна.

Указом Президента України від 21.01.2014 р. «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було утворено Міністерство інфраструктури України, Державну автотранспортну службу України, Державну авіаційну службу України, Державну службу зв'язку України, Державну службу морського та річкового транспорту України та реорганізовано Міністерство транспорту та зв'язку України [137]. Наразі на ці

органи державної влади в транспортній галузі покладено обов'язок правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів різними видами транспорту. Відтак, сформований ними механізм правового регулювання цих відносин, закріплений в відповідних Правилах перевезень пасажирів визначає ступінь забезпечення прав пасажирів, який полягає у визнанні їх прав, забезпеченні можливості здійснення пасажирами та захисту у випадку порушення. Г.В. Самойленко зробив висновок, що основним недоліком механізму правового регулювання перевезень пасажирів є недосконалість механізму їх забезпечення, зокрема, відсутність закріплення правових наслідків невиконання чи неналежного виконання перевізником умов договору (за виключенням повітряних перевезень пасажирів) та механізму захисту прав і законних інтересів пасажирів [175, с. 12]. Аналіз Правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту та інших актів транспортного законодавства, доречі, розроблених вищезазначеними органами державної влади свідчить, що такий загальний підхід «декларування», визнання прав пасажирів в цих актах без їх забезпечення на рівні обов'язків перевізника та негативних наслідків для нього у випадку незабезпечення можливості пасажиром вільно та безперешкодно, на принципах доступності та безбар'єрності здійснювати свої права (щодо надаваної транспортної послуги та інформації про неї та про допомогу), або безпосереднє їх порушення, - поширено і на пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю. Якщо виходити з формули на транспорті, що до відносин, не врегульованих актами транспортного законодавства, поширюється дія Закону України «Про захист прав споживачів», то є закономірним, що органом державної влади, на який покладено обов'язок застосування цього закону, є Держпродспоживслужба. Її, як Державну службу України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів, було створено Постановою КМУ від 10.09.2014 р. № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» шляхом перетворення Державної ветеринарної та фітосанітарної служби і приєднанням до утворюваної Служби

Державної інспекції з питань захисту прав споживачів і Державної санітарно-епідеміологічної служби, поклавши, функції з реалізації державної політики, які виконували зазначені органи, які припинилися [138]. Покладені на цю службу функції саме захисту прав споживачів є сумнівними з точки зору вкладення до змісту поняття «захист» саме діяльності з відновлення вже порушеного права. Зважаючи на її повноваження, в кращому випадку може йтися про охорону прав пасажирів, включно з інвалідністю чи обмеженою рухливістю через запобігання таких порушень перевізником під загрозою застосування засобів державного примусового впливу до нього. Але цей вплив у формі юридичної відповідальності перед державою не є засобом захисту прав пасажирів, адже права пасажирів від того не поновлюються, а, скоріше, засобом забезпечення його прав. Така ж ситуація зі спеціалізованими транспортними органами. Так, наприклад, Державна авіаційна служба України, як орган ліцензування може відізвати ліцензію на здійснення пасажирських перевезень, що є засобом впливу на мотивацію авіаперевізника дотримуватися Правил 2018 р., але знову ж таки, відізвання ліцензії авіаперевізника може вплинути на захист прав пасажирів опосередковано, мотивувавши його виконати добровільно понести ті негативні наслідки порушення прав пасажирів, які передбачені Правилами. Якщо ж вони не передбачені Правилами, то, відповідно і застосовані бути не можуть. Г.В. Самойленко називає таку діяльність адміністративним порядком захисту прав пасажирів, щоправда, визнає, що застосування таких важелів впливу на перевізника є скоріше на захистом, а попередженням від подібних правопорушень в майбутньому. Про те свідчить і наведений ним приклад, в якому пасажир, якому було відмовлено в пільговому проїзді звернувся до Управління Укртрансбезпеки, яким на перевізника було накладено адміністративне стягнення, а водія звільнено самим перевізником (Справа № 204/8265/18 [162]). Захист цивільних прав можливий в адміністративному порядку, що передбачено ст. 17 ЦК України (Президентом України, органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим або органами

місцевого самоврядування). Але об'єктивно, що йдеться про охоронний характер повноважень Президента України, що визнається багатьма цивілістами [213, с. 190-191]. Такий же стан і з захистом іншими органами державної влади. Щоправда, не можна повністю відкидати такий порядок захисту, адже, щонайменше, можливий захист охоронюваних інтересів пасажирів. В наведеному прикладі такий захист відбувся, - подібні порушення прав пасажирів, принаймні, цим перевізником в майбутньому малоймовірні, а тому він зможе здійснювати своє право проїзду на пільговій основі безперешкодно.

Г.В. Самойленко було визначено юридичні гарантії забезпечення суб'єктивних прав пасажирів як сторони договору: організаційно-правові (діяльність органів державної влади по забезпеченню прав пасажирів) і правові (закріплені в правових нормах) [175, с. 13]. Погодимось з таким підходом в контексті розуміння того, що правові норми (рівень нормативного регулювання) формуються зазначеними органами державної влади у сфері транспорту. Їх діяльність може спрямовуватися також на контроль за дотриманням законодавства перевізниками та притягнення правопорушників до адміністративно-правової відповідальності, але не цивільно-правової, яке є одним із засобів захисту порушених прав пасажирів. С.О. Погрібний під захистом суб'єктивних цивільних розуміє дії уповноваженої особи, а також діяльність юрисдикційних органів та осіб, які у передбаченому законом порядку вживають заходів, спрямованих на поновлення порушеного, оспореного чи невизнаного цивільного права [101, с. 48]. Ним також висловлена позиція, що способами адміністративного порядку захисту цивільних прав є: 1) скасування правових актів органів державної влади вищестоячим органом; 2) використання органами державної служби, які наділені юрисдикційними повноваженнями, способів захисту цивільних прав, встановлених ст. 16 ЦК України [101, с. 212]. Об'єктивно, що зазначені органи влади повноважень по застосуванню таких способів захисту прав пасажирів не мають. У світі існує досвід покладання повноважень нормування відносин та

захисту прав пасажирів шляхом вирішення спорів на несудовий орган. Таким прикладом слугує Канадське транспортне агентство, діяльність якого аналізує в своїй роботі Д.С. Абрикосов [1, с. 105]. Ним обґрунтовано доцільність створення спеціалізованого державного органу у сфері захисту прав пасажирів – українського транспортного агентства з покладанням на нього відповідних повноважень. Попри дискусійність такого підходу, вважаємо таку пропозицію обґрунтованою та доцільною як з точки зору спеціалізації, так і з точки зору дієвості захисту прав пасажирів за договорами перевезення. Наразі основним порядком захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю є судовий.

Наведене дає підстави для висновку, що основна роль держави та органів державної влади в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю є регулятивна та охоронна, де регулятивна спрямована на закріплення прав пасажирів та гарантій їх здійснення, а охоронна включає запобігання правопорушень та формування механізму захисту прав таких осіб. Основним недоліком регулятивної та охоронної складових є відсутність в більшості транспортних актів забезпечувальних інструментів – протиставленого праву пасажирів обов'язку перевізника та негативних наслідків у випадку невиконання такого обов'язку та порушення прав пасажирів. Об'єктивно, що наразі такі «загальні» для всіх пасажирів (без конкретизації щодо осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю) негативні наслідки для перевізника закріплено лише на повітряному транспорті. Наразі основною формою захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є судовий порядок захисту прав пасажирів. Пропонується підтримати пропозицію щодо покладання повноважень з врегулювання спорів (захисту прав пасажирів) у сфері перевезень пасажирів на спеціалізований державний орган в галузі транспорту – Українське транспортне агентство з наданням йому відповідних повноважень.

3.2. Альтернативний захист прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення

В спеціальній юридичній літературі, попри наявні дискусії серед науковців щодо правової природи захисту, більшість сходиться в підході щодо виокремлення двох основних форм захисту – юрисдикційної та неюрисдикційної. Так, О.А. Беяневич висловлена позиція, що форма захисту цивільних прав розглядається як механізм реалізації охоронних норм цивільного права шляхом використання засобів та способів захисту, відповідно таке розуміння «форми захисту» охоплює і «юрисдикційну», і «неюрисдикційну» форми захисту цивільних прав [9, с. 62]. М.М. Лазаренко під «формою» визнає зовнішній прояв юридично значимих дій, або конкретний порядок вчинення таких дій, або ж порядок реалізації способу здійснення права на захист [63, с. 113].

Г.В. Самойленко, визначаючи зміст правозахисної діяльності, висловив позицію, що його складають процесуальні дії: форми та способи захисту, де форми поділяються на юрисдикційні та неюрисдикційні, а способи захисту передбачені ст.ст.16-19 ЦК України [175, с. 352]. Р.Б. Шишка під формою захисту розуміє порядок ініціації дії норми, яка дозволяє здійснити захист свого порушеного права самостійно, звернувшись до правопорушника з вимогою про усунення негативних наслідків такого правопорушення, або ж до уповноважених приймати та реалізовувати певні рішення органів. Водночас, визначаючи форму, він говорить про юрисдикційний порядок, який включає судовий, адміністративний та нотаріальний порядок та неюрисдикційний, до якого він відніс самозахист [210, с. 127-128]. О.О. Кот основну відмінність між юрисдикційною та неюрисдикційною формами вбачає у діяльності суб'єкта: в першому випадку спеціально уповноваженого органу держави, наділеного спеціальною компетенцією, яка реалізовується в установленому законом порядку, а в другому випадку, - реалізовується самими учасниками матеріального правовідношення [59, с. 255]. Закономірно, що неюрисдикційна

форма реалізовується без звернення до державних органів, зокрема, суду. Оскільки ця форма здійснюється найчастіше через самозахист, то окремими науковцями інколи навіть ототожнюється самозахист та неюрисдикційна форма. Проблема, напевно, полягає у тому, що науковці у цьому випадку звертаються лише до аналізу Глави 3 ЦК України. Так, В.Л. Яроцьким було зроблено висновок щодо визнання самозахисту суб'єктивних цивільних прав єдиним способом реалізації неюрисдикційної форми захисту [225, с. 64]. І.О. Ромащенко підтримав позицію тих науковців, які до неюрисдикційної форми не відносять спільне врегулювання розбіжностей, оскільки, на його думку, таке врегулювання можливе на будь-якій стадії правовідносин незалежно від наявності порушення прав чи інших підстав для захисту [168, с. 111]. Такий підхід є дійсно дискусійним, адже в даному випадку може йтися про різні форми та способи врегулювання зазначених розбіжностей, та й застосування самого терміну «розбіжності» є неоднозначним. Якщо прийняти за основу все ж таки наявність спору, який виник з правопорушення на підставі поданої до правопорушника (перевізника) претензії, то таке звернення з вимогою від постраждалого пасажирів (в т.ч. пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю) вже можна визнавати актом самозахисту. І.Р. Ніколаєнко зробив висновок, що надсилання претензії перевізнику є самозахистом і одночасно засобом претензійного порядку захисту прав пасажирів [89, с. 14]. Г.В. Самойленко взагалі визначив, що захист прав пасажирів можливий в добровільному (самим порушником, якщо інше не передбачено законодавством), претензійному (на вимогу, за заявою чи претензією потерпілого пасажирів) чи судовому (через позовне провадження, яке має завершитися виконавчим провадженням) процесуальних порядках [175, с. 354]. Саму претензію він вважає засобом захисту, в якому міститься модель вирішення спору, прийнятна пасажирів, в якому міститься вимога пасажирів до перевізника вдатися до певної поведінки, дії, якою, на думку пасажирів, буде захищене (відновлене) його порушене право (вдатися до зміни правовідношення, визнати право, компенсувати матеріальні збитки, тощо)

[175, с. 358]. Про захист права споживача в претензійному порядку йдеться і в праці Г.А. Осетинської [92, с. 99].

Самозахист як спосіб захисту порушеного права пасажирів розглядали в своїх працях І.С. Лукасевич-Крутник, Г.В. Самойленко, І.Р. Ніколаєнко. Г.В. Самойленко зробив висновок, що «претензійний порядок зводиться до засобу самозахисту, – звернення пасажирів до перевізника з відповідною вимогою». В понятті самозахисту він виходить з його розуміння як застосування особою засобів протидії, які не заборонені законом та не суперечать моральним засадам суспільства, де способи самозахисту повинні відповідати змісту порушеного права, характеру дій, якими воно порушене, а також наслідкам, що спричинені цим порушенням. При цьому, способи самозахисту обираються особою самостійно чи встановлюватися договором або актами цивільного законодавства [175, с. 362]. Погодимося з висновками, зробленими ним в дисертаційному дослідженні, що у відомому на весь світ випадку фізичного видалення пасажирів з літака United Airlines рейсу Чикаго – Луїсвілл, останній чинив опір, який можна кваліфікувати як самозахист (адже було порушено процедуру відмови пасажирів в перевезенні проти його волі, яка передбачає пропозицію компенсації незручностей та відправку наступним рейсом лише за згодою пасажирів) [175, с. 371]. А от з висновком науковця щодо наявності в діях пасажирів також складу правопорушення, адже згідно правил пасажирських перевезень повітряним транспортом пасажир має виконувати вказівки командира повітряного судна, а у випадку незгоди з ними, – оскаржувати їх в установленому законом порядку, а тому дії такого пасажирів, який чинив супротив екіпажу, а потім службі безпеки на авіатранспорті є правопорушенням, - не погоджуємося. Адже вимоги капітана корабля повинні бути законними та характеризуватися правомірністю. А от вже вступати в бійку, дійсно було неправомірною поведінкою з боку пасажирів. Протидія повинна відповідати вимогам закону.

Г.В. Самойленко чітко звернув увагу на ту особливість транспорту, що він має свої правила безпечної експлуатації. Правила перевезень пасажирів

створюються з урахуванням технічних та технологічних особливостей експлуатації транспорту [175, с. 373]. Тому тут має бути пріоритетною безпека. Пасажир, не володіючи спеціальними знаннями та навиками при здійсненні самозахисту на борту повітряного судна (особливо коли йдеться про посадку, висадку, відкривання шлюзів, регулювання температурного режиму, тиску, тощо), може своїми діями зашкодити не лише собі, але й іншим пасажирам, третім особам чи перевізнику. Тому висновок Г.В. Самойленка про необхідність чіткого визначення Правилами перевезень пасажирів на відповідному виді транспорту заборону вдаватися до самозахисту (окрім, звичайно, пред'явлення претензійних вимог до перевізника), крім випадків, з підстав і в межах та способах, передбачених Правилами є аргументованим та заслуговує на урахування при розробці нових чи удосконаленні існуючих актів транспортного законодавства. Інший приклад, який обговорювався в Україні, пов'язаний з порушенням права особи з інвалідністю, яку не допустили до поїздки в метро зі службовою собакою, на доступне пересування транспортом загального користування потребує свого аналізу [193]. 02.04.2017 р. Анатолія Варфоломеева не пустили з собакою-поводирем до метрополітену на станції метро «Університетська» в м. Києві начебто через відсутність необхідних документів на собаку. Справа набула публічного розголосу, але пасажир, права якого було порушено, до захисту своїх порушених прав не вдався. Насправді, проїзд в метро з собаками, незалежно від того, службова собака чи ні, заборонено, що визначено правилами і продиктовано турботою про безпеку. І в даному випадку, більше про тварину, адже йдеться про можливість застрягання лапок на сходинках ескалатору чи страхом великого натовпу чи гуркоту поїздів, що може спровокувати паніку та неадекватну, неконтрольовану поведінку, що становитиме загрозу для собаки, господаря чи оточуючих. Тому вважаємо таку заборону в Правилах виправдану, а підставу відмови пасажиру в проїзді разом зі службовою собакою обґрунтованою та законною.

І.Р. Ніколаєнко обґрунтував висновок, що самозахист може застосовуватися як на етапі запобігання (протидії) порушенню прав пасажирів, так і на етапі, коли таке право вже порушене (етапі відновлення) без звернення до юрисдикційних органів, шляхом пред'явлення вимоги до правопорушника – перевізника (в претензійному порядку, передбаченому окремими транспортними кодексами та статутами) [89, с. 138-139]. Транспортні кодекси та статuti містять положення про розгляд претензій. Ст. 161 Статуту автомобільного транспорту УРСР визначає подання претензії як в пункті відправлення, так і призначення на розсуд заявника претензії, а ст. 166 Статуту зобов'язує розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення або відхилення протягом 3 місяців [146]. Ст. 134 Статуту залізниць України визначила можливість пред'явлення претензії до залізниць протягом шести місяців, яка підлягає розгляду протягом 1 місяця (ст. 135 Статуту залізниць України) [131]. Статут визначає альтернативність претензійного та судового порядків розгляду спорів на вибір пасажирів.

При цьому, цей Статут врахував положення законодавства та судової практики щодо необов'язковості дотримання претензійного порядку. Тому пасажир має право безпосередньо звернутися за захистом свого порушеного, оспорюваного чи невизнаного права до суду. Такий же порядок закріплено і на річковому транспорті (подання претензії протягом шести місяців з моменту порушення, – ст. 224 Статуту ВВТ) за тією відмінністю, що така претензія має бути розглянута не пізніше трьох місяців (ст. 225 Статуту ВВТ). Закон України «Про внутрішній водний транспорт» 03.12.2020 р. не містить положень про розгляд претензій пасажирів. Ст. 386 та 387 КТМ України передбачають можливість подання претензії протягом шести місяців, розгляд якої повинен не перевищувати трьох місяців. На повітряному транспорті в Правилах 2018 р. присвячений Розділ XXVII. Відповідно до п. 3 Глави 1 Розділу XXVII Правил 2018 р. авіаперевізник зобов'язаний розглянути претензію і повідомити заявника про її задоволення чи відхилення з обґрунтуванням підстав протягом трьох місяців з дати її отримання.

Г.В. Самойленко критикував недосконалість транспортного законодавства, яке не забезпечує ефективності захисту прав пасажирів в претензійному порядку. Тому ним було запропоновано механізм забезпечення права пасажирів на ефективний захист (як в ЄС), який містить гарантії, серед яких: гарантії інформування перевізником пасажирів про форми, способи та порядок захисту прав пасажирів; бути почутим (на визначеність засобу комунікації та сертифікованої фіксації звернень пасажирів до перевізника та ін. [175, с. 542]. В свою чергу І.Р. Ніколаєнко підтримав позицію науковця, запропонувавши створення та функціонування єдиного порталу подання претензій пасажирів та їх розгляду [89, с. 218]. Ним було визначено проблеми в цій сфері: відсутність гарантій достовірності інформації про способи комунікації; відсутність гарантій здійснення права пасажирів «бути почутим»; відсутність гарантій належного захисту прав пасажирів; відсутність претензійного порядку захисту прав пасажирів на міському електротранспорті та внутрішньому водному транспорті; відсутність єдиного підходу, універсального для всіх видів транспорту щодо захисту прав пасажирів в претензійному порядку [89, с. 140].

І.С. Лукасевич-Крутник, досліджуючи договірні зобов'язання з перевезень пасажирів, зробила висновок щодо визнання одним із способів самозахисту відмову пасажирів від договору перевезення. На її думку варто розглядати односторонню відмову від договорів перевезення як правовий наслідок порушення договірних умов перевізником, яким сторона договору може скористатися як у разі порушення умов договору, так і незалежно від такого порушення [66, с. 382]. Звичайно, в контексті нашого дослідження цінність представляє розуміння відмови від договору як одного із способів захисту прав пасажирів, передбаченого п. 7 ч. 2 ст. 16 ЦК України – припинення правовідношення. Така одностороння відмова від договору перевезення полягає у позасудовому порядку припинення договірних правовідношення. Дійсно, ч. 1 ст. 615 ЦК України закріплює, що у випадку порушення зобов'язання однією стороною, друга має право частково або в повному обсязі

відмовитися від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом. Як зазначає О.І. Міхно, в ЦК України закріплено чіткий порядок реалізації відмови сторони від договору [80, с. 15]. За визначенням Т.В. Боднар обов'язковим атрибутом механізму реалізації права на односторонню відмову в договірному правовідношенні є повідомлення другої сторони про відмову [11, с. 41]. Г.В. Самойленко відмову пасажирів від договору визнав: 1) одним із наслідків порушення договору перевізником (п. 1 ч. 1 ст. 611 ЦК України); 2) одним із способів захисту порушеного права пасажирів (п. 7 ч.2 ст. 16 ЦК України). Керуючись критерієм безпеки ним також запропоновано нормативно закріпити наслідки порушення договору перевезення перевізником, зокрема, щодо визначення допустимості та підстав такої відмови на різних стадіях виконання договору перевезення пасажирів (особливо для випадків затримки рейсу чи відмови пасажирів в перевезенні). Ним також визначено, що відповідно до принципів рівності та справедливості є доцільним закріплення обов'язку пасажирів обов'язку інформування перевізника про намір відмовитися від договору. Тому закономірною є його пропозиція закріпити відповідне право на відмову пасажирів від договору з підстав та на умовах, передбачених Правилами перевезень пасажирів та іншими актами транспортного законодавства в п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України [175, с. 342]. Формально це право закріплене, але змістовно воно не відповідає наслідкам порушення договору (прав пасажирів). Д.С. Абрикосов запропонував на повітряному транспорті в Правилах 2018 р. закріпити право пасажирів на відмову від договору і вимогу повернення повної вартості квитка за ціною, за якою його придбано у випадку затримки рейсу на п'ять і більше годин [1, с. 9]. Вважаємо, що таке право варто закріпити за особливою категорією пасажирів – осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, зокрема, у випадку, коли такий пасажир не зміг скористатися транспортною послугою через непридатність транспортного засобу для перевезення таких пасажирів за умови, якщо йому не було надано інформацію, в т.ч. на його запит, про конструктивну непридатність такого транспортного засобу до

перевезення пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю; або у випадку, якщо такому пасажирові не надано допомогу (при бар'єрності транспортної інфраструктури, в т.ч. при спробі посадки до транспортного засобу, за умови, що такий запит на допомогу подавався перевізнику завчасно, відповідно до вимог актів транспортного законодавства, або коли перевізником не було здійснено спроб вживання всіх можливих заходів, спрямованих на надання допомоги такому пасажирові). Пропонуємо ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити пунктом 6-1 відповідного змісту в наступному формулюванні: «6-1) особи з інвалідністю чи обмеженою рухливістю відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну вартість квитка, а у випадку неможливості таким пасажирові скористатися транспортною послугою, якщо інформація про конструктивну непристосованість транспортного засобу до перевезень таких пасажирів не була надана пасажирові в момент укладання договору, в тому числі на його запит, або у випадку ненадання допомоги пасажирові для пересування вокзалом, аеропортом і т.п. до транспортного засобу чи під час посадки до нього, за умови, що про необхідність такої допомоги пасажирові надавався завчасно запит у відповідності до правил перевезень пасажирів, або у випадку невжиття можливих заходів, спрямованих на надання такої допомоги». Звичайно, що у випадку завдання моральної шкоди пасажирові з інвалідністю порушенням його права на укладання договору або в процесі його виконання, а також у визначених вище випадках, вона підлягає відшкодуванню в порядку, передбаченому цивільним законодавством України».

В.А. Горблянський звернув увагу на існуючу в науці цивільного права дискусію щодо співвідношення самозахисту та заходів оперативного впливу. Наразі існує два підходи: 1) що ці дві категорії є двома самостійними явищами правової дійсності; 2) що застосування заходів оперативного впливу є одним із видів самозахисту. Погодимося з його аргументами, що єдиною відмінністю є застосування останніх виключно в договірних зобов'язаннях [23, с. 204]. Єдиною вимогою реалізації таких оперативних заходів як способу

самозахисту є визначення допустимості їх застосування в договорі чи актах транспортного законодавства. Науковець звернувся до положень ч. 3 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів», яка передбачає застосування названих засобів в правовідносинах, що виникли з договору про надання послуг за участі споживача. Вона передбачає право вимагати: 1) відповідного зменшення ціни наданої послуги; 2) повторного надання послуги; 3) відшкодування завданих збитків; 4) реалізації інших прав, що передбачені чинним законодавством на день укладення відповідного договору. До таких інших прав варто віднести і «право відмови» від договору, яке запропоновано конкретизувати до випадків порушення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю. Транспортне законодавство, яке закріплює ідею обмеженої відповідальності та відшкодування лише реальних збитків, про що зроблено висновок У.П. Гришко [27, с. 5], водночас, допускає застосування положень Закону України «Про захист прав споживачів» з питань, не врегульованих транспортним законодавством. Це дає підстави для висновку, що до питань, не врегульованих транспортним законодавством, у якості способів самозахисту, є допустимим застосування засобів оперативного впливу, визначених ч. 3 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів».

Цікаву позицію щодо альтернативного захисту прав споживачів на основі медіації запропоновано В.А. Горблянським. Ним підтримано позицію науковців, які висловлювалися про перспективність застосування такої процедури. Загалом, під медіацією прийнято розуміти залучення до переговорів третьої сторони (переговорника), яка веде діалог з кожною із сторін, вислуховує аргументи кожної із них, дає можливість оцінити перспективи компромісного рішення і допомогти прийняти рішення, яке задовольнить обидві сторони [198, с. 142]. Г.П. Тимченко визначає медіацію позасудовою формою захисту, а також альтернативною формою захисту, яка має договірну основу і не пов'язана зі здійсненням правосуддя [192, с. 12]. Н.В. Ільків та М.С. Долинська також виділили дві форми вирішення конфліктів: 1) традиційну (вирішення спорів на підставі приписів

законодавства); нетрадиційну (альтернативну, яка полягає у пошуку сторонами конфлікту компромісного рішення). Альтернативна форма характеризується мінімальними витратами фінансів та часу, а сторони не залишаються ворогами [45, с. 58]. В різних країнах світу медіацію сприймають як альтернативний спосіб вирішення конфліктів (АВС). Медіація законодавчо закріплена і успішно використовується в: Австрії, Бельгії, Великобританії, Німеччині, Норвегії, Польщі, США, Фінляндії та Франції. У Франції процедура посередництва є безкоштовною для учасників медіації та оплачується з Державного бюджету. За визначенням О.Ю. Черняк застосування медіації в Україні в сфері споживчих відносин є проблематичним через відсутність відповідних положень в базовому Законі України «Про захист прав споживачів» [219, с. 72-73]. Оскільки ж практика ЄС володіє медіацією як способом врегулювання конфліктів та захисту прав пасажирів, видається за доцільне впровадження медіації як однієї з альтернативних форм захисту прав споживачів, а в транспортній сфері, - захисту прав пасажирів.

В.Я. Горблянський визначив відомі у світі моделі медіації: 1) судова (проводиться суддею і є частиною судочинства. Асоціюється з «арбітруванням») – може проводитися до судового засідання, під час судового провадження та замість звернення до суду; 2) адвокатська (проводиться адвокатом), - заперечується багатьма науковцями, оскільки в інституті представництва заперечується одночасне представлення інтересів сторін, у яких є конфлікт інтересів між собою; 3) нотаріальна (проводиться нотаріусом), - має вузьке коло, а сутність зводиться до взаємного консультування сторін; 4) професійна (проводиться професійними медіаторами), - здійснюється на підставі внутрішнього акту. В окремих країнах (наприклад, США) функціонують державні та приватні служби медіації [23, с. 207]. В Україні в 2016 році було розроблено законопроект Закону України про медіацію. Проектом передбачене застосування його при вирішенні цивільних, сімейних, трудових, господарських спорів, а також в адміністративних та кримінальних провадженнях [134]. Медіація може бути застосована до звернення до суду,

під час або після судового, та навіть на стадії виконавчого провадження. Д.С. Абрикосов, досліджуючи проблеми захисту прав пасажирів на повітряному транспорті, звернув увагу на досвід Канади, де було створено Канадське транспортне агентство (Canadian Transportation Agency - CTA) як спеціалізований орган захисту прав споживачів у сфері транспорту. Він є незалежним квазісудовим трибуналом та регулятором уряду Канади [234]. Вирішення спорів відбувається на підставі поданої пасажиром скарги. Законодавством передбачено дві процедури: 1) неформальну (сприяння, що базується на фасилізації та посередництві); 2) офіційну (завершується прийняттям рішення). Обидві процедури безкоштовні (за рахунок бюджетного фінансування). Сприяння полягає в намаганні співробітника CTA шляхом закритих узгоджень знайти компромісне рішення та запропонувати його сторонам, у той час як посередництво передбачає тристоронню зустріч (може бути в он-лайн форматі) за головуванням представника CTA, який намагається привести сторони до самостійно визначеного компромісу. Прийняте сторонами рішення є, по суті, мировою угодою. Спір повинен бути вирішений протягом 30 днів. За відсутності компромісного рішення спір підлягає медіації (максимальний термін 30 днів) за участю представника CTA або судовому розгляду. Узгоджене рішення підлягає виконанню. Як квазісудовий орган CTA розглядає скаргу пасажирів відповідно до спеціальних процедурних правил. Закінчується процес прийняттям публічного рішення, обов'язкового до виконання (як судові рішення). У випадку доведення наявності невинновданого бар'єру у перевезенні (бар'єру в широкому розумінні, як доступності транспортної інфраструктури, транспортного засобу, транспортної послуги, в т.ч. доступності інформації) CTA може ввести коригувальні заходи для його усунення (припис) та винести рішення про відшкодування матеріальної та моральної шкоди (компенсації за біль та страждання до 20.000 доларів США). Рішення може бути оскаржене протягом 30 днів до Федерального апеляційного суду. За визначенням Д.С. Абрикосова, в Україні жоден несудовий орган не має таких повноважень. Пропозиція

створення Українського транспортного агентства з такими ж повноваженнями, як СТА в Канаді обґрунтовується ним професіоналізмом співробітників СТА, швидкістю та свободою сторін (в першу чергу, пасажирів) у виборі зручного формату захисту порушених прав пасажирів [1, с. 136-138]. Наведений приклад про притягнення до відповідальності перевізника за порушення умов безбар'єрності, що потягнуло порушення прав пасажирів з інвалідністю, свідчить про наявність закріплених в актах транспортного законодавства Канади відповідних норм матеріального права про вимогу безбар'єрного середовища. Такий підхід запропоновано реалізувати і в Україні.

3.3. Юрисдикційний захист прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення

Більшість науковців поділяють захист на здійснення його в юрисдикційній та неюрисдикційній формах, де основним критерієм такого поділу виступає суб'єкт, що здійснює захист. Під формою захисту розуміють комплекс внутрішньо узгоджених організаційних заходів для захисту суб'єктивного права, де таких виділяють дві: юрисдикційну та неюрисдикційну [204, с. 55]. За визначенням О.О. Кот були пропозиції поділу форм захисту на позовну (процесуальну) та непозовну, але в основі такої класифікації лежить протиставлення позовного та непозовного захисту, що не має вагомого наукового та практичного значення [58, с. 242]. Погодимося з підходом О.О. Кот, що в основі поділу форм на юрисдикційну та неюрисдикційну лежить юрисдикційна діяльність органу державної влади. За такою ознакою виділення окремо судової та адміністративної форм вбачається умовним. Такий же критерій було обрано і Р.Б. Шишкою, який під формою захисту визначив порядок дії норми, яка дозволяє постраждалому здійснити захист порушеного права або ж самотійно, звернувшись до правопорушника з певною вимогою, або державних органів, наділених владними

повноваженнями приймати відповідні рішення і реалізовувати їх у встановленому законом порядку [210, с. 127]. К.С. Науменко змістом юрисдикційної форми захисту визнає діяльність компетентних органів державної влади, які уповноважені застосувати необхідні заходи для захисту порушеного цивільного права на підставі звернення постраждалої особи. На його погляд захист порушеного суб'єктивного права може відбуватися в трьох формах: судовій, адміністративній та неюрисдикційній (самозахист) [84, с. 298]. Г.В. Самойленко зазначені три форми називає порядками, які існують в межах виділених форм. На його думку у ЦК України закріплено загальні засади цивільно-правового захисту (ст. 15, 20) та визначено юрисдикційні способи захисту цивільних прав судом (ст. 16), та уточнено їх здійснення органом державної влади, органом влади Автономної Республіки Крим і органом місцевого самоврядування (ст. 17), нотаріусом (ст.18). За його визначенням в межах юрисдикційної форми можна виділяти загальний (судовий) та спеціальний порядок (Президентом України, органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим, органами місцевого самоврядування, нотаріусом і ін. (ст. 17-18 ЦК України), який прийнято називати адміністративним порядком захисту, який здійснюється на підставі поданої до відповідного органу скарги пасажирів [175, с. 345, 355-356]. І.Р. Ніколаєнко пов'язує юрисдикційну форму захисту з правозастосуванням [89, с. 120]. Г.А. Осетинська, не вдаючись у з'ясування критерію поділу форм захисту на юрисдикційну за ознакою суб'єкта захисту, зробила висновок, що юрисдикційна форма захисту передбачає, в першу чергу, припинення правовідношення, яке порушує права споживача, та не може забезпечити відновлення його порушеного майнового стану [93, с. 8]. Т.М. Підлубна висловила про можливість реалізації юрисдикційної форми захисту цивільних прав та інтересів у загальному, спеціальному та альтернативному порядку, а неюрисдикційної, - як самозахисту чи в претензійному порядку [97, с. 55-56].

Більшістю науковців судовий порядок захисту порушених прав визнається найбільш ефективним. За визначенням К.С. Науменко такий висновок робить на основі визначення характеру судового захисту та властивих йому рис: загальності та необмеженості. Адже захисту підлягають усі без винятку права та свободи, до того ж, необмеженого кола осіб в силу прямої вказівки Конституції України. Судовий розгляд справи передбачає застосування цивільного, сімейного, трудового, транспортного та ін.. законодавства та, відповідно, прийняття рішення на його підставі з дотриманням встановленого законом процесуального порядку розгляду справи, що надає гарантій законності та обґрунтованості судового рішення, винесеного неупередженими суддями [84, с. 298].

У.П. Гришко також визнала судовий розгляд в межах юрисдикційної форми захисту прав споживачів транспортних послуг основною та найпоширенішою формою, яка забезпечує реалізацію всіх можливих способів захисту прав. В межах дисертаційного дослідження нею визначено можливі варіанти захисту порушеного права у юрисдикційній формі, шляхом пред'явлення позовних заяв, серед яких: усунення недоліків транспортної послуги; розірвання договору і відшкодування понесених збитків; відшкодування матеріальної і моральної шкоди, заподіяної неналежним перевезенням пасажирів; відшкодування шкоди, заподіяної неналежним перевезенням багажу та ін. [27, с. 10, 13].

Аналіз судової практики свідчить, що для різних видів транспорту властиві свої, типові для нього види порушень прав пасажирів. Так, за визначенням Д.С. Абрикосова, типовими порушеннями прав пасажирів на повітряному транспорті є: скасування рейсу чи його затримка, ненадання допомоги у випадку затримки, порушення права пасажирів на достовірну та своєчасну інформацію, неповернення вартості квитка у випадку зупинки польотів через застосування карантинних заходів для запобігання поширення захворювання COVID-19 та ін. [1, с. 5]. А.О. Мінченко на залізничному транспорті такими типовими порушеннями прав пасажирів визначив:

затримку відправки пасажирів та порушення строків їх доставки до пунктів призначення; втрата, нестача, псування чи пошкодження прийнятого до перевезення багажу, прострочення його доставки. Основною проблемою в механізмі захисту прав пасажирів він визнав відсутність нормативно закріплених правових наслідків таких порушень. Тому чи не єдиним способом захисту прав пасажирів, на його думку, є відшкодування моральної шкоди відповідно до приписів Закону України «Про захист прав споживачів» [75, с. 167]. І.Р. Ніколаєнко типовими порушеннями прав пасажирів для перевезень пасажирів у міському та приміському сполученні визначив: І) невиконання договору: 1) скасування рейсу, 2) відмова пасажирів в перевезенні; ІІ) неналежне виконання договору: 1) порушення графіка руху; 2) затримка відправки; 3) запізнення доставки пасажирів до пункту призначення; 4) неповернення вартості квитка у випадку скасування рейсу чи поломки транспортного засобу, зупинки руху транспорту; 5) недовезення до найближчої станції у приміському сполученні у випадку поломки; 6) ненадання інформації про транспортну послугу; 7) невідповідність технічного та санітарного стану транспортного засобу нормативним вимогам; 8) завдання матеріальної шкоди пошкодженням, знищенням чи втратою багажу, пошкодженням чи знищенням ручної поклажі та ін. [89, с. 144]. Притому автор, аналізуючи судові справи з захисту прав пасажирів, звернув увагу, що більшість справ стосуються відмови пільговій категорії пасажирів, включно осіб з інвалідністю. Серед них, - справа № 803/993/18, в якій позивач (пасажир з інвалідністю), якому водій відмовив в перевезенні начебто на підставі Рішення Виконавчого комітету Луцької міської ради від 6 грудня 2017 року № 743-1 міськради, просив суд скасувати його та привести у відповідність до вимог законодавства [106]. Суд у позові відмовив, рішення визнав законним, оскільки в ньому йшлося про перелік категорій громадян, яким додатково надаватимуться пільги. Нажаль, позивач обрав неналежного відповідача та невідповідний порушенню спосіб захисту. Напевно, визначений І.Р. Ніколаєнко перелік типових порушень прав пасажирів, варто доповнити

відмовою пасажиру з інвалідністю в пільговому проїзді. У рішенні Довгинцівського районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області у справі № 211/7083/19 від 05.08.2020 р. [159] позивачеві, який є особою з інвалідністю I групи було відмовлено у задоволенні позовних вимог про відшкодування моральної шкоди в розмірі 50.000 грн. Попри заяви позивача, що відповідач порушив його право на пільговий проїзд та здійснив образ у грубій формі, в судовому засіданні було з'ясовано відсутність образ, сварки чи грубого ставлення з боку водія та наявність підстав для відмови пасажиру в перевезенні (відповідно до рішення виконкому Криворізької міської ради, яким встановлено 1 пільгове місце в автомобільному транспорті пасажиромісткістю до 22 місць), оскільки 1 пільгове місце вже було зайняте.

В іншій справі № 345/1793/18 від 09.08.2018 р. Апеляційний суд Івано-Франківської області залишив в силі судові рішення, яким відмовлено позивачу в задоволенні вимог про відшкодування моральної шкоди в розмірі 10.000 грн. Позивач (пасажир з інвалідністю II групи) посилався на порушення його права на пільговий проїзд, у зв'язку з чим він був змушений оплатити 5,10 грн. [105]. Судом встановлено, що він, має лише право на проїзд зі знижкою 50%. При вартості квитка 9,99 грн. з нього законно було стягнуто оплату з відповідною знижкою.

Рішенням у справі № 607/10278/18-ц 18.06.2019 р. у задоволенні вимог за позовом пасажирів з інвалідністю III групи до відповідача Виробничий структурний підрозділ «Вокзал станції Тернопіль» регіональної філії «Львівська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» про відшкодування матеріальної та моральної шкоди в розмірі 7.000 грн., заподіяної внаслідок стягнення з пасажирів вартості проїзду попри наявність у нього пільг, також відмовлено [164]. Суд взяв за основу доводи відповідача, що відповідне посвідчення пасажирів перебувало на переоформленні в органах пенсійного забезпечення, а тому до каси було пред'явлено довідку про вид пенсії та її розмір, як тимчасовий документ у разі відсутності пенсійного посвідчення, в той час, як згідно з ч. 3 ст. 4 Закону України «Про основи соціальної

захищеності осіб з інвалідністю в Україні» пільги особам з інвалідністю надаються на підставі посвідчення, яке підтверджує відповідний статус. Вважаємо, що суд прийняв незаконне рішення, не взявши до уваги правове значення тимчасового посвідчення як такого, що також підтверджує відповідний правовий статус особи. Верховний Суд України у справі № 711/6330/17-ц визначив, що особа з інвалідністю має право на пільговий проїзд. Своє рішення суд мотивував тим, що згідно положень ст. 37, 38 Закону України «Про автомобільний транспорт», пільгові перевезення пасажирів забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. Законом встановлено право пасажира, який користується пільгами на транспорті, безпосередньо скористатися пільговим проїздом, пред'явивши водієві автобуса посвідчення встановленого зразка. Договір перевезення пасажира у такому випадку вважається укладеним з моменту посадки. Статтею 38-1 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» передбачено, що інваліди I групи мають право на безплатний проїзд у пасажирському міському транспорті (крім таксі). Звуження змісту та обсягу права осіб з інвалідністю на пільговий проїзд транспортом не допускається [156].

Рішенням у справі № 711/8547/20 пасажиру з інвалідністю також було відмовлено у задоволенні позовних вимог до ДП «ЧАРЗ-АВТО» про відшкодування матеріальної у розмірі 5 грн. та моральної шкоди в розмірі 1000 грн. через недоведеність обставин, на які посилалася позивачка. Позивачка не змогла надати докази, що квиток, придбаний у кондуктора автобуса, який відмовив у пільговому проїзді та вимагав сплати вартості проїзду в грубій формі, придбаний саме нею [165]. І.Р. Ніколаєнко в дисертаційному дослідженні також визнавав проблему доказів та доказування пасажирами фактів порушення їх прав, зокрема, у випадках безпідставної відмови у здійсненні пільгового проїзду, та навіть запропонував запровадження обов'язкової аудіо- та відео- фіксації укладання договору перевезення

пасажира у міському та приміському сполученні [89, с. 140, 218]. Застосування такого способу вирішення проблеми доказів, нажаль, є дискусійним, адже йдеться про права інших пасажирів на власне зображення. Згідно ч.1 ст. 307 ЦК України Фізична особа може бути знята на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку лише за її згодою. Така згода припускається, якщо зйомка проводиться відкрито на вулиці, на зборах, конференціях, мітингах та інших заходах публічного характеру. Дискусійним у даному випадку є визначення салону транспортного засобу як «заходу» публічного характеру на підставі розуміння його як транспорту загального користування. Загалом, пропозиція І.Р. Ніколаєнка заслуговує на схвалення, але за умови внесення відповідних змін до ч. 1 ст. 307 ЦК України. Пропонуємо ч. 1 ст. 307 ЦК України викласти в наступному формулюванні: «1. Фізична особа може бути знята на фото-, кіно-, теле- чи відео- лише за її згодою. Згода особи на знімання її на фото-, кіно-, теле- чи відео- припускається, якщо зйомки проводяться відкрито на вулиці, на зборах, конференціях, мітингах, в громадському транспорті, на вокзалах та зупинках та інших заходах публічного характеру».

Та все ж, в міському сполученні саме при перевезенні пасажирів маршрутними таксі найбільша кількість порушень прав пасажирів полягає не стільки в порушенні умов договору, скільки через невивікливе ставлення водіїв до пасажирів. В багатьох судових справах можна знайти: «водій виразив своє незадоволення тим, що позивач перебуває в даному автобусі»; «заборонив пільговику зайняти місце та нецензурно вилаявся»; «почав рух, не закривши двері і не пересвідчившись, що пасажир перебуває в салоні транспортного засобу», «різко загальмував, внаслідок чого, позивачка, яка підготувалася до виходу та стояла біля кабіни водія, впала», «водій не втрутився у конфлікт і провіз позивача на дві зупинки далі», «почав рухатись в той час, коли пасажирка ще не сіла на вільне місце, внаслідок чого вона не утрималась та впала в салоні маршрутного таксі», «загальмував, від чого її рука відірвалася від поручня, вона впала та втратила свідомість» та інші. Це свідчить про недотримання водіями Правил дорожнього руху та Правил перевезення

пасажирів, які забороняють починати рух, не пересвідчившись, що це безпечно для пасажирів. Та все ж, попри типові порушення прав пасажирів, незалежно від того, пасажиром є звичайна людина чи особа з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, основна кількість правопорушень в маршрутних таксі припадає саме на відмову у здійсненні пільгових перевезень, зокрема, осіб з інвалідністю.

Г.В. Самойленко запропонував широкий перелік типових порушень прав пасажирів, суттєво доповнивши види порушень, визначені іншими науковцями, серед яких: 1) порушення права пасажирів на інформацію (час та місце відправлення, доставки, безпеку, зміну типу транспортного засобу, причин затримки і т.п.); 5) хамство водіїв, провідників чи стюартів; 7) каліцтво, завдання шкоди здоров'ю пасажирів, спричинення смерті; 8) порушення права особи з інвалідністю на мобільність та на сприяння у перевезенні; 9) порушення права пасажирів на турботу та на сприяння у перевезенні у випадку тривалої затримки у перевезенні; 10) невідшкодування вартості квитка у випадку відмови пасажирів у перевезенні; 11) порушення права особи на належні санітарні умови; 12) створення небезпек; 15) порушення права пасажирів на компенсацію (невиплата компенсацій) [175, с. 377-378].

Вперше серед науковців ним було визначено такий вид порушень, як порушення права особи з інвалідністю та обмеженою рухливістю на мобільність та на сприяння у перевезенні. Притому, упущено право на допомогу і на інформацію про допомогу, якщо виходити з прав пасажирів, закріплених в актах законодавства ЄС, орієнтованих на захист прав пасажирів на різних видах транспорту. Втім, у такому випадку є дискусійним питання щодо правопорушення. Формально, транспортне законодавство України, хоч почасти і визнає та навіть закріплює гарантії окремих прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю (серед яких основну роль відіграють їм протиставлені обов'язки перевізників), втім, не містить негативних наслідків неправомірної поведінки перевізника. Тому часто складається

враження, ніби права пасажирів не підлягають захисту, проте, це не так. Погодимось з твердженням О.О. Кота, що можливість захисту є гарантією самого суб'єктивного права [58, с. 176]. Такої ж позиції тримається і Р.Б. Шишка, який висловився, що суб'єктивне право лише тоді чогось варте, коли воно охороняється і може бути захищене в разі його порушення [205, с. 115]. Підтримана вона і Г.В. Самойленком, на переконання якого у сфері споживчих правовідносин взагалі, і, зокрема, у сфері перевезень пасажирів, є свої особливості захисту прав постраждалої внаслідок порушення особи, - лише охоронюване право може бути захищеним [175, с. 204].

Проаналізувавши визначення науковців та матеріали судової практики, доходимо висновку, що всі порушення можна поділяти на: 1) невиконання договору; 2) неналежне виконання договору. За критерієм суб'єкта: 1) порушення права споживача на укладання договору перевезення; 2) прав пасажирів як сторони договору. За віднесенням пасажирів до певної категорії пасажирів: 1) пасажирів; 2) пасажирів з інвалідністю. За характером порушення: 1) права споживача та пасажирів на повну та достовірну інформацію; 2) порушення умов договору про надання транспортної послуги; 3) невиконання додаткових умов договору (в т.ч. нормативно визначених) про перевезення пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю (зокрема, права на допомогу).

Суб'єктивне право може бути захищене лише у випадку, коли воно закріплене (охороняється): а) матеріально; б) забезпечене процесуально. Формально такий підхід в правовій науці визнається проявом теорії позитивізму, якій протиставлена теорія природних прав людини. Однак, реалізація цієї теорії в правову матерію України перебуває наразі на етапі становлення, і просувається, переважно, в обґрунтуванні рішень ЄСПЛ.

Право на судовий захист прав і свобод закріплене ст. 55 Конституції України. Процесуальні норми судового захисту прав особи закріплені в Цивільному процесуальному кодексі України, який завданням цивільного судочинства визначив справедливий, неупереджений та своєчасний розгляд і

вирішення цивільних справ з метою ефективного захисту порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів фізичних осіб (ч. 1 ст. 2 ЦПК України) [216]. З наведеного слідує, що будь-яке право пасажирів, включно, пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, визначене актами транспортного законодавства, підлягає захисту. Однак, дискусійним є питання захисту тих прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, які складають зміст одного із рівнів правового статусу такого пасажирів (загального та спеціального), які визначені законами України, зокрема, Законом України «Про захист прав споживачів» та «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», та, безперечно, Конвенцією про права осіб з інвалідністю.

Право особи на захист своїх прав закріплене в самій правосуб'єктності особи, що підтверджується змістом ст. 55 Конституції України. Підставою для здійснення права на захист є факт порушення суб'єктивного права чи охоронюваного законом інтересу особи. З цього Г.В. Самойленком було зроблено висновок, що захист є реалізацією наданих законом можливостей для здійснення особою на власний розсуд захисту своїх прав та охоронюваних законом інтересів, який передбачає застосування відповідних способів та засобів захисту суб'єктивних прав [175, с. 345]. Захист можна визначати також як систему заходів, спрямованих на забезпечення недоторканості права, його відновлення у випадку порушення чи припинення дій, що порушують право. Юрисдикційний судовий захист є процесуальною формою захисту прав особи, здійснюваною судом на підставі поданої пасажиром, право якого порушене, заяви.

Г.В. Самойленко висловився, що механізм правового захисту є охоронним цивільним правовідношенням, елементами якого є суб'єкти (порушник і потерпілий), об'єкт захисту (суб'єктивні цивільні права та охоронювані законом інтереси потерпілого) і зміст захисту (діяльність з використанням правових інструментів, спрямована на здійснення захисту порушених прав та інтересів потерпілої особи в певній формі з застосуванням

певних способів захисту). Такий підхід є дискусійним, оскільки механізм правового регулювання відносин є поєднанням елементів, які і забезпечують таке регулювання. Тож прирівнювати механізм до правовідносин, які ним врегульовані є неправильним. А от твердження, що охоронне правовідношення виникає на підставі права особи на захист та юридичного факту, яким є порушення охоронюваного суб'єктивного права заперечень не викликає [175, с. 346].

Наведене дає підстави для висновку, що будь-яке право пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, якщо воно не визнається, порушується чи оспорується, підлягає захисту, незалежно від джерела його закріплення, - в загальних нормах чи спеціальних, зокрема, в актах транспортного законодавства. Інша річ, що у випадках, коли актом транспортного законодавства визначений відповідний порушенню права пасажирів певний спосіб його захисту, то має бути застосований саме такий спосіб захисту. Наприклад, якщо законом визначені компенсації, то вони охоплюють і моральну шкоду. Це було неодноразово обґрунтовано в судових рішеннях. Так, у рішенні по справі № 335/4815/19 2/335/1730/2019 від 15.07.2019 р. суд визначив, що відповідно до ст. 611 ЦК у разі порушення зобов'язання настають правові наслідки, встановлені договором або законом, зокрема, відшкодування збитків та моральної шкоди. Водночас, посиляючись на правову позицію, висловлену Верховним Судом України у справах № 6-2205вов10 та № 6-28003св07, в задоволенні позовної вимоги про відшкодування моральної шкоди було відмовлено на тій підставі, що у відповідному акті законодавства, яким врегульовану певну сферу суспільних відносин, відшкодування моральної шкоди не передбачено [163]. В Рішенні від 29.04.2009 р. № 6-28003св07 Колегії суддів судової палати в цивільних справах Верховного Суду України відзначалось, що вимоги за позовом Особа_1 до ЗАТ «Авіакомпанія «Аеросвіт» (далі - Авіакомпанія) про захист прав споживачів і відшкодування матеріальної та моральної шкоди у зв'язку з безпідставною відмовою пасажирів у перевезенні (на підставі, що дитина, яка

була вклеєна в паспорт матері не мала окремої візи) не підлягають задоволенню з підстав, що а ні ПК України, а ні Правилами перевезень відшкодування моральної шкоди не передбачено [167]. Ця позиція Верховного Суду України була підтверджена в Судовій практиці з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009 - 2012 рр.) від 01.02.2013 р.

Водночас, у справі № 753/2229/16-ц від 16.10.2019 р. за позовом пасажирів, який через проливання бортпроводником на нього окропу отримав опіки першого, другого та третього ступенів, просив суд стягнути з відповідача авіакомпанії «МАУ» 5 952 доларів США, що еквівалентно 147 857,20 грн на відшкодування моральної шкоди, суд відхилив доводи відповідача, що Монреальська та Варшавська конвенції, ПК України та Правила містять вичерпний перелік підстав відшкодування матеріальної шкоди, заподіяної пасажирів під час авіаперевезення, в тому числі за заподіяні тілесні ушкодження, і не передбачають обов'язок авіаперевізника відшкодовувати моральну шкоди [107]. Суд, виходячи з позицій права, дав оцінку, що зазначені акти не виключають право пасажирів на відшкодування заподіяної йому внаслідок отриманих ним фізичних страждань моральної шкоди, розмір якої разом з майновою шкодою не може перевищувати розміру відшкодування, визначеного Монреальською і Варшавською конвенціями. На наше переконання суд дав правильну оцінку змісту Монреальської та Варшавської конвенції, в яких шкода не диференціюється на матеріальну та моральну, а йдеться про «шкоду» взагалі.

Декларативність прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, не підкріплена гарантіями їх здійснення, зокрема, санкціями (негативними наслідками матеріального характеру, наприклад, неустойкою), та лише в поодиноких випадках обов'язками перевізника, ускладнює можливість захисту прав пасажирів даної категорії, зокрема, в юрисдикційному порядку. Наразі ступінь латентності порушень прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю залишається стабільно високою. Тому не сприяє механізм правового захисту їх прав, який особливо

в транспортній сфері є недосконалим. Формально, на думку багатьох науковців, пасажир, зокрема, пасажир з інвалідністю чи обмеженою рухливістю може застосувати будь-який спосіб захисту суб'єктивних цивільних прав, закріплений ст. 16 ЦК України. Так, Н.С. Кузнєцова визначила, що спосіб захисту визначається характером самого суб'єктивного цивільного права та особливостями його порушення, а його вибір детермінований здатністю обраного способу компенсувати наслідки такого порушення [62, с. 301]. Погодимось з доводами Г.В. Самойленка, що застосування певного способу захисту зумовлене наявністю відповідної матеріальної норми споживчого та транспортного законодавства, яка визначає допустимість його застосування [175, с. 369], але все ж таки в частині саме транспортного законодавства, адже споживче законодавство, навпаки, розширює можливості захисту застосуванням таких способів захисту, як відшкодування матеріальної та компенсація моральної шкоди для випадків, не врегульованих актами транспортного законодавства. І.Р. Ніколаєнко також зробив висновок, що вибір способу захисту прав пасажирів, закріпленого ст. 16 ЦК України у відповідній формі (порядку) обмежується транспортним та споживчим законодавством [90, с. 30].

Така ж ситуація і з правовим статусом пасажирів з інвалідністю та обмеженою мобільністю. Вибір способів захисту їх прав детермінований здатністю обраного постраждалим пасажиром способу захисту відновити порушене право та допустимістю вибору способу захисту, визначеною актами транспортного законодавства, а з питань, не визначених ними, - на основі Закону України «Про захист прав споживачів» та законодавства України, яким визначено правовий статус осіб з інвалідністю.

Науковцями визначено найбільш «уживані» способи захисту. І.Р. Ніколаєнко до таких відніс відшкодування матеріальної та моральної шкоди [89, с. 155], а Г.В. Самойленко, - відшкодування майнової шкоди; компенсацію моральної шкоди та стягнення неустойки [175, с. 414]. Остання закріплена в Правилах 2018 р. на повітряному транспорті. Д.С. Абрикосов зробив висновок,

що Правилами 2018 р. на повітряному транспорті визначено виплату компенсацій (неустойки) виключно для випадків скасування рейсу чи відмови пасажиру в перевезенні проти його волі, на відміну від ЄС, де компенсації сплачуються пасажирам і у випадку затримки рейсу. Закономірно, що ним запропоновано визначити компенсації і для випадків затримки рейсів [1, с. 196].

Об'єктивно, що пасажир з інвалідністю чи обмеженою рухливістю може обрати для захисту свого порушеного права та/чи охоронюваного законом інтересу спосіб захисту, передбачений ст. 16 ЦК України, серед яких: визнання права; визнання правочину недійсним; припинення дії, яка порушує право; відновлення становища, яке існувало до порушення; примусове виконання обов'язку в натурі; зміна правовідношення; припинення правовідношення; відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди; відшкодування моральної (немайнової) шкоди; визнання незаконними рішення, дій чи бездіяльності органу державної влади. Цей перелік способів захисту не є виключним, що визначено ч. 2 ст. 16 ЦК України, згідно якої суд може захистити цивільне право або інтерес іншим способом, який встановлений договором або законом чи судом у визначених законом випадках. Звичайно, що Правилами на транспорті (яка є спеціальною нормою), може бути передбачений конкретний спосіб захисту для певних порушень, що узгоджується з обмеженням відповідальності перевізників відшкодування лише прямих збитків (наприклад, повернення вартості квитка), встановленням меж відповідальності авіаперевізника та визначених сум компенсацій у випадку скасування рейсу чи безпідставної відмови пасажиру в перевезенні.

Необізнаність пасажирів з інвалідністю щодо своїх прав, прогалини на різних видах транспорту у визнанні та закріпленні їх прав, зокрема, права на доступність інформації, на доступність інфраструктури та транспорту, права на допомогу, на ефективний захист прав та загальна спрямованість транспортного законодавства, орієнтована на забезпечення інтересів перевізників, мають наслідком високу ступінь латентності порушень прав

пасажирів, щодо яких пасажирами з інвалідністю чи обмеженою рухливістю не було вжито заходів захисту. Наочним прикладом слугує чи не єдина в Україні справа, в якій захист прав пасажира з інвалідністю міг відбутися на підставі загальних норм права, які визначають правовий статус осіб з інвалідністю, а не актів спеціального транспортного законодавства, які обмежують його. Галицький районний суд м. Львова у Справі №461/431/13-ц рішенням від 16.07.2013 р. [158] відмовив пасажирові з вадами зору у задоволенні позовних вимог до Державного підприємства «УкрЗалізниця», Державного підприємства «Головний інформаційно-обчислювальний центр державної адміністрації залізничного транспорту України» про захист прав споживача, визнання бездіяльності дискримінацією за ознакою інвалідності та зобов'язання до вчинення дії щодо усунення дискримінації. В засіданні була присутня третя особа: Уповноважений Верховної Ради України з прав людини В.В. Лутковська. Позивач в позовній вимозі просив зобов'язати відповідачів оформити сайт придбання квитків на Укрзалізницю [http:// booking.uz.gov.ua/](http://booking.uz.gov.ua/) з урахуванням потреб інвалідів з вадами зору таким чином, щоб текстом було підписано статус місць, вільне чи зайняте, щоб програмне забезпечення для незрячих могло відображати дану інформацію вголос спеціальним звуковим синтезатором. Суд відмовив у задоволенні позовних вимог, визначивши, що зазначений сайт оформлено з дотриманням усіх вимог чинного законодавства, що відсутня можливість внесення відповідних змін до вказаного сайту без внесення змін в діючі нормативні акти, що регулюють придбання квитків пільговими категоріями громадян (а.с. 36-40, 41). Приймаючи рішення, суд виходив з спеціальних норм транспортного законодавства, а не загальних, які визначають правовий статус особи з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, включно, ст. 21 Конституції України, яка закріпила, що усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах, а ст. 24 Конституції України, що «не може бути привілеїв чи обмежень за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками» [57].

Конституція України не містить виключень про можливість подібних обмежень у рівності прав особи на основі актів транспортного законодавства. Врешті, ч. 2 ст. 8 Конституції України прямо закріпила, що норми Конституції України є нормами прямої дії, а звернення до суду для захисту конституційних прав і свобод людини і громадянина безпосередньо на підставі Конституції України гарантується. Однією з таких гарантій є закріплення завдань цивільного судочинства, серед яких – справедливе вирішення цивільних справ з метою ефективного захисту порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів фізичних осіб (ч. 2 ст. 2 ЦПК України) та закріплення серед його засад - принципу верховенства права (п. 1 ч. 3 ст. 2 ЦПК України).

Суди в інших країнах опираються, здебільшого, на принцип справедливості, а не принцип законності. Так, Верховний Суд США у справі No. 03-1388 SPECTOR et al. v. NORWEGIAN CRUISE LINE LTD (NCL).(2005) від 28.02.2005 р. постановив, що Закон про осіб з інвалідністю частково застосовується до іноземних круїзних суден. В рішенні зазначено, що більшість порушень Розділу III Закону полягало в вимозі NCL від пасажирів з інвалідністю сплачувати вищі тарифи та спеціальні додаткові збори; в наявних схемах евакуації та обладнання в місцях, недоступних для таких пасажирів; у примусу подорожувати без супутників; наявності права знімати їх з кораблів для комфорту інших пасажирів, та ін. Водночас, Суд визнав, що недоступність таким пасажиром найпривабливіших та найбажаніших кают є «внутрішньою справою» судна [16]. Врешті, NCL замінила судно на нове, яке відповідає вимогам зазначеного Закону.

Апеляційний Суд Об'єднаного Королівства у справі *Ross v Ryanair* [2004] EWCA Civ 1751 та Окружний Суд у справі *Campbell v Thomas Cook* [2014] Eq. LR 108 в своїх рішеннях щодо оплати пасажиром, який страждає на церебральний параліч, за інвалідний візок, щоб відвезти його від стійки реєстрації до літака (оскільки він не міг самотійно пересуватися), - розподілив відповідальність між авіакомпанією Ryanair та аеропортом,

визначивши, що транспортна послуга авіакомпанії полягає не лише у використанні повітряного судна [247].

Верховний Суд Індії, задовольняючи позовні вимоги пасажирки пані Джіджа Гош, якій відмовили в перевезенні, знявши її з літака на вимогу капітана повітряного судна через її інвалідність, виходив з принципів верховенства права та рівності. Зокрема, йшлося про зміст ст. 32 Конституції Індії, щодо запровадження системи (заходів), щоб інші подібні особи з різними можливостями не зазнавали такого роду агонії, приниження та емоційної травми, які рівнозначні вчиненню насильства і порушують їхню людську гідність і права згідно зі статтями 14 і 21 Конституції. (№ 98 12.05.2016 р.) [242].

Соціальний Суд м. Лейпциг також дав оцінку вимогам позивача на основі принципів розумності та справедливості. В справі S 10 SO 115/16 від 05.12.2017 р., у висновку, що соціальне забезпечення не зобов'язане оплачувати супровід особи з інвалідністю, яка відправляється в круїз, оскільки мета круїзу, - відпочинок та невимушене відвідування віддалених місць і пам'яток на кораблі, а не значне покращення контактів із працездатними людьми. Відтак, круїз не потрібен для участі в соціальному житті [248]. В іншій справі Окружний суд Франкфурта-на-Майні в своєму рішенні від 23.08.2022 р. визначив обов'язок авіакомпаній надавати перевагу під час посадки та висадки з повітряного судна пасажирам з інвалідністю. Суд задовольнив позовні вимоги такого пасажирки, якому, попри його прохання здійснити висадку першим для того, щоб він встиг потрапити на стиковочний рейс, було відмовлено, та, навпаки, висаджено останнім. На думку суду авіакомпанія порушила права пасажирки з інвалідністю, а тому має понести витрати на оплату вартості квитка (227,27 євро), придбаного пасажиром на інший рейс [249].

Наведене дає підстави для висновку, що юрисдикційний захист прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, здійснюваний в судовому порядку, ґрунтується на приписах актів транспортного законодавства України

як спеціальної норми, спрямованої на врегулювання відносин в транспортній сфері, а не на підставі загальних норм споживчого законодавства та Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» та тим більше, ст. 21 Конституції України, яка як норма прямої дії закріплює принцип, що усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах [76, с. 128]. На рівні Правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту (спеціальної норми), може бути передбачений конкретний спосіб захисту для певних порушень, що узгоджується з обмеженням відповідальності перевізників відшкодування лише прямих збитків (повернення вартості квитка), встановленням меж відповідальності авіаперевізника та визначених сум компенсацій у випадку скасування рейсу чи безпідставної відмови пасажиру в перевезенні на повітряному транспорті. Вони є загальними наслідками порушення прав пасажирів, та, нажаль, не конкретизованими щодо порушення прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю. Відтак, застосування способів захисту порушених прав пасажирів, закріплених ст. 16 ЦК України обмежується способами, визначеними актами транспортного законодавства для відповідного виду транспорту. Запропоновано посилити захист прав пасажирів з інвалідністю правом на відшкодування матеріальної та компенсації моральної шкоди у випадку порушення права на доступність, для чого ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити пунктом 9 наступного змісту: «9) пасажир з інвалідністю має право на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, на допомогу та інформацію про них».

Висновки до розділу 3

1. Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням КМУ від 14 квітня 2021 р. № 366-р. потребує удосконалення. Попри визначення загальних принципів безбар'єрності як загальної державної політики для забезпечення безперешкодного доступу всіх груп населення до різних сфер життєдіяльності та доступності, – як забезпечення рівного доступу всіх групам населення до

фізичного оточення, включаючи транспорт, до інших об'єктів та послуг, в ній упущено принципи доступності, закріплені в ЄС : 1) доступність транспортної інфраструктури, а не лише транспорту; 2) доступність інформації про транспортну послугу та про надавану допомогу; 3) доступності допомоги; 4) право на доступність не лише маломобільною групою населення, але й особами з інвалідністю (наприклад, з вадами зору та слуху). Ці принципи повинні бути закріплені в національних актах транспортного законодавства.

2. При розробці та прийнятті актів транспортного законодавства, зокрема, Правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту, було порушено древньоримський принцип «*audiatur et altera pars*» та принцип сучасного демократичного управління *good governance*, який передбачає участь населення в прийнятті спільних рішень. Не було залучено до цього процесу представники пасажирів (громадські об'єднання, які представляють їх інтереси) та осіб з інвалідністю (Громадської спілки «Всеукраїнське громадське об'єднання «Національна Асамблея людей з інвалідністю України»), - за виключенням повітряного транспорту. Справедливий компроміс інтересів пасажирів та перевізників повинен ґрунтуватися на врахуванні пропозицій представників обох учасників.

3. Формування механізму забезпечення та захисту прав пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю наразі покладено на Міністерство інфраструктури України, Державну автотранспортну службу України, Державну авіаційну службу України, Державну службу морського та річкового транспорту України. Зазначені органи державної виконавчої влади наділені владними повноваженнями по формуванню правового механізму охорони, в тому числі забезпечення та захисту прав пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю як особливої категорії пасажирів та контролю за дотриманням перевізниками законодавства в сфері перевезень пасажирів, проте, повноважень здійснювати безпосередній захист прав пасажирів не мають. Ці механізми не універсальні на різних видах

транспорту та лише почасти відповідають стандартам ЄС в галузі транспорту та потребують свого удосконалення та уніфікації.

4. Основним недоліком механізмів захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю на різних видах транспорту є прогалини забезпечувальних засобів – протиставленого праву пасажирів обов'язку перевізника та негативних наслідків його невиконання чи неналежного виконання.

5. Основною формою захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є судовий порядок захисту прав пасажирів. Пропонується підтримати пропозицію щодо покладання повноважень з врегулювання спорів (захисту прав пасажирів) у сфері перевезень пасажирів на спеціалізований державний орган в галузі транспорту – Українське транспортне агентство з наданням йому повноважень як медіації, так і безпосереднього вирішення спорів та захисту прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю.

6. До альтернативного захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, як неюрисдикційної форми захисту, окрім самозахисту та претензійного порядку вирішення спору між перевізником та пасажиром запропоновано визнати відмову пасажирів від договору, право на яку слід закріпити в актах транспортного законодавства, зокрема, в Правилах перевезень пасажирів, з підстав: коли такий пасажир не зміг скористатися транспортною послугою через непридатність транспортного засобу для перевезення таких пасажирів за умови, якщо йому не було надано інформацію, в т.ч. на його запит, про конструктивну непридатність такого транспортного засобу до перевезення пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю; або у випадку, якщо такому пасажирові не надано допомогу (при бар'єрності транспортної інфраструктури, в т.ч. при спробі посадки до транспортного засобу, за умови, що такий запит на допомогу подавався перевізнику завчасно, відповідно до вимог актів транспортного законодавства, або коли

перевізником не було здійснено спроб вживання всіх можливих заходів, спрямованих на надання допомоги такому пасажиру).

7. Правилами перевезень пасажирів на різних видах транспорту може бути передбачений конкретний спосіб захисту для певних порушень. Вибір способу захисту порушеного права пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю обмежується допустимими способами захисту прав пасажирів, визначеними актами транспортного законодавства на відповідному виді транспорту, та відшкодуванням моральної шкоди у випадку порушення права пасажирів як особи з інвалідністю на доступність інформації, транспортної послуги та права на допомогу, і лише у випадку, коли таке право та кореспондований йому обов'язок перевізника закріплені відповідним актом транспортного законодавства, зокрема, Правилами перевезень пасажирів.

ВИСНОВКИ

У дисертації теоретично узагальнено та запропоновано нове вирішення наукового завдання, яке полягає у формуванні теоретичних підходів, спрямованих на удосконалення національного цивільно-правового регулювання відносин з перевезення пасажирів з інвалідністю за договором в частині забезпечення та захисту їх прав.

Основні теоретичні висновки, узагальнення та пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства полягають у наступному:

1. Встановлено, що в Україні реальний стан забезпечення прав осіб з інвалідністю та обмеженою мобільністю на транспорті не відповідає їх потребам та правовим принципам рівності та недискримінації. Попри нормативну регламентацію рівності прав має місце нерівність можливостей їх здійснення, що визнається бар'єрністю.

2. Визначено типи бар'єрності для осіб з інвалідністю: I) фізичні: А) зовнішні фактори, пов'язані з «дизайном доступності для всіх»: 1) при слідуванні до транспорту; 2) при пошуку маршруту та транспорту; 3) під час посадки в транспорт та висадку з нього; 4) під час перебування в транспортному засобі та переміщенні в ньому; Б) фактори взаємодії: 5) під час комунікації (отримання інформації про транспортну послугу на стадії укладання договору); II) правові: 6) відсутність належної правової регламентації правовідносин з перевезення пасажирів різними видами транспорту, зокрема: а) у визначенні правового статусу особи з інвалідністю чи обмеженою мобільністю; б) застосуванні інструментів впливу на поведінку учасників правовідносин (приписів, зобов'язань, заборон, стимулів та санкцій); с) гарантій прав пасажирів з інвалідністю (в т.ч. з вадами зору та слуху) чи обмеженою мобільністю у здійсненні ними своїх суб'єктивних прав за договором перевезення пасажирів та захисті порушених прав в контексті реалізації принципів рівності, недискримінації та доступності. Усунення

бар'єрності сприятиме забезпеченню здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю.

3. Принципи безбар'єрності доступу, «універсального дизайну» та можливості здійснити поїздки нарівні з іншими пасажирами без сторонньої допомоги наразі в ЄС також перебувають на етапі становлення. В процесі адаптації законодавства України до законодавства ЄС, вони вже мають бути враховані в процесі удосконалення законодавства України.

4. Правовідносини з перевезення пасажирів з інвалідністю за договором є видом цивільних зобов'язальних відносин правовідносин, які виникають з автономно-вольового акту між перевізником та пасажиром, споживчим правовідношенням з задоволення особистого інтересу пасажирів у переміщенні, що визначає їх регулювання актами транспортного законодавства, а з питань, не врегульованих ним, - Законом України «Про захист прав споживачів», що надає додаткових гарантій прав пасажирів. Охоронні правовідносини з завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів відповідно до змісту ст. 928 ЦК України є недоговірними.

5. Транспортна послуга як об'єкт транспортного правовідношення є економіко-правовою категорією: вона має економічний зміст та правову форму, -. економічна основа послуги як блага, споживаного в процесі його надання наділяється відповідним правовим режимом.

6. Рівням правового статусу пасажирів з інвалідністю відповідають рівні нормативно-правового регулювання: Конституція України – ЦК України – акти транспортного законодавства (кодекси, статuti та правила перевезень пасажирів різними видами транспорту).

7. Становлення законодавства України у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення було зумовлене: правонаступництвом актів транспортного законодавства часів Української РСР; загальною орієнтованістю на засади приватного права, зокрема, на необхідність забезпечення прав людини в усіх сферах суспільного буття; консерватизмом транспортної сфери та її традиціями, лобіюванням

інтересів перевізника з метою забезпечення функціонування транспортної системи; прийняттям в різні періоди транспортних кодексів, статутів та Правил перевезення пасажирів на різних видах транспорту, що відображає рівень розвитку правової науки та цивілізаційних змін в суспільстві; поступовим усвідомленням необхідності застосування моделі «соціальної інвалідності», яка передбачає «інклюзію» особи та спробами втілити положення Конвенції ООН Про права осіб з інвалідністю, але на основі відомчого підходу, без участі представників організацій осіб з інвалідністю; впливом євроінтеграційних процесів та сучасних цивілізаційних підходів на основі сучасного концепту приватного права; нерівномірністю адаптації законодавства України до законодавства ЄС на різних видах транспорту.

8. Потребують приведення у відповідність до законодавства ЄС питання: 1) доступності інформації до поїздки та (на автомобільному, річковому та морському транспорті); 2) доступності інформації під час поїздки (на річковому та морському транспорті); 3) доступність інфраструктури (на річковому та морському транспорті); 4) доступність транспорту (на автомобільному річковому та морському транспорті); 5) доступність допомоги (на річковому та морському транспорті); 6) тимчасове надання на заміну обладнання чи пристроїв для пересування пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю у випадку їх втрати чи пошкодження (на залізничному, автомобільному, річковому та морському транспорті). Запропоновано внести відповідні зміни та доповнення до Правил перевезень пасажирів різними видами транспорту.

9. Принцип доступності на транспорті має визначати забезпечення права кожної людини на свободу пересування на основі принципу рівності учасників цивільних відносин, в першу чергу, за критерієм наявності функціональних розладів організму людини, які знижують її можливість здійснити поїздку «без ускладнень», вільно та самостійно нарівні з іншими пасажирями, а не наявність визначеного державою правового статусу особи з інвалідністю.

10. Елементами правового статусу пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю визначено: момент виникнення у особи такого статусу; визначення її право- та дієздатності, основних прав (пасажирів) та додаткових (як пасажирів з інвалідністю).

11. Моментом виникнення у особи статусу пасажирів, як і у пасажирів з інвалідністю є момент укладання договору перевезення. Таким є момент придбання квитка, на повітряному транспорті, - момент його оплати (дійсність визначається моментом оплати, що визначає реальний характер такого договору), а за договором перевезення пасажирів у міському сполученні, - момент посадки в транспортний засіб. Пред'явлення документів, що посвідчують статус особи з інвалідністю є підставою для надання пільг, в тому числі здійснення перевезення на безкоштовній основі. Квиток є доказом укладання договору (досягнення сторонами згоди з його істотних умов) та оплати вартості проїзду.

12. Основним недоліком механізму забезпечення прав пасажирів з інвалідністю (здійснення та захисту) на різних видах транспорту є прогалини забезпечувальних засобів – протиставленого праву пасажирів обов'язку перевізника та негативних наслідків його невиконання чи неналежного виконання. Для його усунення запропоновано ч. 1 ст. 910 ЦК України викласти в наступному формулюванні: «1. За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, виконати інші обов'язки, визначені сторонами та актами транспортного законодавства та забезпечити здійснення пасажиром своїх прав, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення». Відповідно, ст. 920 ЦК України доповнити ч. 2 наступного змісту: «У разі порушення прав пасажирів, визначених умовами договору та актами транспортного законодавства для пасажирів з інвалідністю, перевізник зобов'язаний відшкодувати шкоду, в тому числі

компенсувати моральну шкоду в межах, визначених транспортним законодавством для відповідного виду транспорту».

13. Підставами припинення правового статусу пасажирів з інвалідністю є: належне виконання договору, розірвання договору за домовленістю сторін, розірвання договору на вимогу однієї із сторін, в тому числі відмова пасажирів від договору, припинення зобов'язання внаслідок неможливості його виконання. Аргументовано необхідність закріплення права пасажирів з інвалідністю на відмову від договору без фінансових втрат для нього та визначено підстави для здійснення цього права, доповнивши ч. 1 ст. 911 ЦК України пунктом 6-1 відповідного змісту.

14. Застосування способів захисту цивільних прав, закріплених ст. 16 ЦК України обмежено актами транспортного законодавства. Запропоновано забезпечити право пасажирів з інвалідністю на захист своїх порушених прав наданням права на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, інформації про неї, на допомогу чи інформацію про неї. Запропоновано доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України пунктом 9 у наступного змісту: «9) пасажир з інвалідністю має право на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, на допомогу та інформацію про них».

15. Формування механізму забезпечення та захисту прав пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю покладено на Міністерство інфраструктури України, Державну автотранспортну службу України, Державну авіаційну службу України, Державну службу морського та річкового транспорту України. Вони наділені також повноваженнями контролю за дотриманням перевізниками законодавства в сфері перевезень пасажирів, проте, повноважень здійснювати безпосередній захист прав пасажирів не мають. Підтримано пропозицію повноваження з вирішення спорів за договорами перевезення пасажирів та захисту їх прав покласти на спеціалізований державний орган, - Українське транспортне агентство.

16. При формуванні механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів за договорами порушено принцип сучасного демократичного управління *good governance*, який передбачає участь населення в управлінні спільними справами. До того ж, для встановлення справедливого компромісу інтересів пасажирів (в тому числі з інвалідністю) та перевізників, який потребує врахування пропозицій представників обох учасників, не було залучено представників пасажирів (громадські об'єднання, які представляють їх інтереси) та осіб з інвалідністю (за виключенням повітряного транспорту, де було залучено до розробки Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. громадської спілки «Всеукраїнське громадське об'єднання «Національна Асамблея людей з інвалідністю України»). В подальшому в процесі удосконалення законодавства у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю, пропонується врахування пропозицій представників пасажирів та осіб з інвалідністю.

17. Активність громадських організацій з захисту прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю є мінімальною. Вони не наділені процесуальною здатністю позиватися з позовом до перевізників в інтересах пасажирів та бути їх представниками в судовому процесі.

18. Основана роль засобів масової інформації (ЗМІ) як суб'єктів громадянського суспільства у сфері забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю є інформативною. Їх діяльність сприяє формуванню правової культури ставлення до пасажирів з інвалідністю, виявленню проблемних питань порушення їх прав, забезпечення та захисту, визначенню детермінант та спрямованості правового регулювання відносин з перевезення пасажирів за договором та формування ефективного механізму забезпечення та захисту прав пасажирів, в тому числі пасажирів з інвалідністю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрикосов Д.С. Захист прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків: ХНУВС, 2022. 232 с. (обговорено на засіданні кафедри цивільного права та процесу ХНУВС та рекомендовано до захисту).
2. Актуальні проблеми приватного права України : Збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнєцової. Відп. ред. Р.А. Майданик та О.В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 564 с.
3. Антонюк К.В. Визначальні фактори розвитку сучасної міжнародної торгівлі послугами. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Випуск 6. С. 46-51.
4. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 61. С. 72. Ст. 2436.
5. Банасевич І.І. Елементи цивільно-правового статусу споживача. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Випуск 5. Том 1. С. 42-47.
6. Баранкевич А.В. Особливості цивільно-правового статусу неповнолітніх осіб у законодавстві України. *Актуальні проблеми держави і права : збірник наукових праць*. Вип. 90 / редкол.: Г.І. Чанишева (голов. ред.) та ін. Одеса : Гельветика, 2021. С. 19-25.
7. Белікова С.О. Удосконалення національного законодавства – шлях до його адаптації із законодавством Європейського Союзу. *Теорія та практика адаптації законодавства України до законодавства ЄС* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції . Київ, 2018 р. / за ред.. проф. Р.С. Мельника. Київ : Видавничий дім «Гельветика», 2018. 380 с.
8. Белінська Г.В., Гусаров С.І. Формування сучасного ринку послуг та його трансформація в умовах глобалізації. *Економіка та суспільство*. 2022.

№ 43. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view-/1719/1656>

9. Беяневич О.А. Про форми захисту прав суб'єктів господарювання. *Українське комерційне право*. 2007. № 8. С. 62-70.

10. Берендєєва А.І. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2017. № 4. С. 19-21.

11. Боднар Т.В. Деякі проблеми захисту цивільних прав у договірних зобов'язаннях. *Університетські наукові записки*. 2007. № 2(22) С. 113-118.

12. Боднар Т.В. Одностороння відмова у договірних зобов'язаннях. *Актуальні проблеми приватного права України : збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Н.С. Кузнєцової / відп. ред. Р. А. Майданик та О.В. Кохановська*. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 564 с

13. Булгакова І.В. Транспортне право України: Академічний курс : підручник для студ. юр. спец. вищ. навч. закл / І.В. Булгакова, О.В. Клепікова. Київ : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.

14. Булеца С.Б. Способи досудового захисту прав медичного працівника та пацієнта. *Науковий вісник Ужгородського університету*, 2011. С. 141-147.

15. Васильєва В.А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг : Монографія. Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатського національного університету ім. В.Стефаника, 2006. 346 с.

16. Верховний Суд США у справі No. 03-1388 Spector et al. v. Norwegian Cruise Line LTD (NCL).(2005) від 28.02.2005 р. URL: <https://www.law.cornell.edu/supct/html/03-1388.ZS.html> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

17. Волкова Л.О. Цивільно-правовий статус державних акціонерних компаній : дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Київ, 2019. 215 с.

18. Воловик В.І. Філософія історії. Запоріжжя : Вид-во ЗДІА, 1997. 126 с.

19. Герасимчук В.Г. Маркетинг : Теорія і практика. Київ : Вища школа, 1994. 326 с.
20. Глазун О. Право на належне управління: сутність та перспективи впровадження в контексті реформування інституту державної служби. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 9. С. 120-124.
21. Голенко І.П. правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2021. 24 с.
22. Голіков А.П. Міжнародні економічні відносини : підручник / за ред. А.П. Голікова, О.А. Довгаль. Харків : ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2015. 464 с. URL: https://pidru4niki.com/85212/ekonomika/klasifikatsiya_poslug (дата звернення: 15.01.2023 р.).
23. Горблянський В.Я. Особливості неюрисдикційної форми захисту прав споживача за договором про надання послуг. *Юридичний бюлетень*. 2018. Випуск 7. Ч. 1. 2018. С. 202-209.
24. Гражданское право Украины : Учебник для вузов системы МВД Украины : в 2 ч. Часть 1 / [Пушкин А. А., Самойленко В. М., Шишка Р. Б. и др.]; под ред. проф. Александра Анатольевича Пушкина, Владимира Михайловича Самойленко. Харків : Ун-т внутр. дел; «Основа», 1996. 440 с.
25. Гриняк А.Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду : монографія. Київ : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. 300 с.
26. Гришко У.П. Загальна характеристика прав споживачів транспортних послуг. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2014. № 5. С. 28-31.
27. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
28. Гришко У.П. Співвідношення сутності понять «споживач» та «пасажир». *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2014. Серія ПРАВО. Випуск 27. Том 1. С. 134-136.

29. Давидова Н.О. Особисті немайнові права: навч. посібн. для студ. вищ. навч. закл. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. 160 с.
30. Данилюк Т.І. Сутність поняття «послуга» : теоретичні аспекти. *Ефективна економіка*. 2014. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?or=1&z=3247> (дата звернення 13.01.2023 р.).
31. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій. Київ. Мінрегіон України, 2019. 183 с.
32. Декларація про державний суверенітет України від 16.07.1990 р. Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР). 1990. № 31. Ст. 429.
33. Декларація про права інвалідів. Прийнята резолюцією 3447 (XXX) Генеральної Асамблеї ООН від 09.12.1975 р. URL: https://zakon.cc/law/document/read/995_117 (дата звернення: 15.01.2023 р.).
34. Діденко Л.В. Механізм правового регулювання цивільних процесуальних правовідносин. *Правове життя сучасної України* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. у 3 т. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.). Відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса : Гельветика, 2020. Т. 3. С. 396-399.
35. Договірне право України. Загальна частина : навч. посіб. / Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова та ін.; за ред. О.В. Дзери. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 896 с.
36. Договірне регулювання приватноправових відносин в умовах євроінтеграційних процесів в Україні: монографія / за заг. ред. академіка НАПрН України О.Д. Крупчана; наук. ред. А.Б. Гриняка. Київ, 2017. 334 с.
37. ДСТУ EN 81-41:2016 Норми безпеки щодо конструкції та експлуатації ліфтів. Спеціальні ліфти для перевезення осіб та вантажів. Частина 41. Вертикальні підймальні платформи, призначені для використання особами з обмеженою рухливістю (EN 81-41:2010, IDT). 27.12.2016. URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id_doc=71523 (дата звернення 15.01.2023 р.).
38. Дюкареєва С.В. Договір на ландшафтно-дизайнерські роботи. Дис. ...к.ю.н. 12.00.03. Київ, 2012. 258 с.

39. Евсеев В.И. Потребление услуг непроизводственной сферы. Киев : Наукова думка, 1987. 114 с.

40. Загальна Декларація прав людини : Документ ООН від 10.12.1948 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015 (дата звернення 13.01.2023 р.).

41. Загальні умови перевезення пасажирів та багажу, що застосовуються в польських авіалініях LOT S.A., видані на підставі ст. 205 абз. 2а Закону від 3 липня 2002 р. Авіаційне право (Законодавчий Вісник 03.130.1112). URL: <https://www.lot.com/ua/uk/regulations/conditions-of-carriage> (дата звернення 15.01.2023 р.).

42. Зайчук О.В., Оніщенко Н.М. Теорія держави і права. Академічний курс. Підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2006. URL: http://ebk.net.ua/Book/law/zaychuk_tdp/part2/402.htm (дата звернення: 15.01.2023 р.).

43. Земскова О.В. Договір перевезення небезпечних вантажів : дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2021. 245 с.

44. Зміни до Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затверджено Наказом Державної авіаційної служби України від 14.08.2020 р. № 1126. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1022-20#n22> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

45. Ільків Н.В., Долинська М.С. Неюрисдикційні форми захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання : монографія / за заг. ред. д. ю. н. М. С. Долинської. Львів : ТОВ «Галицька видавнича спілка», 2020. 174 с.

46. Інвалідність та суспільство : навчально-методичний посібник. За заг. редакцією Байди Л.Ю., Красюкової-Еннс О.В. / Кол. авторів: Байда Л.Ю., Красюкова-Еннс О.В., Буров С.Ю., Азін В.О., Грибальський Я.В., Найда Ю.М. Київ, 2012. 216 с.

47. Інструкція про порядок визначення країни походження товарів/послуг, оформлення та засвідчення сертифікатів відповідних форм :

рішення Торгово-промислової палати України від 27 лютого 2002 р. № 21(5). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0021571-02#Text> (дата звернення 15.01.2023 р.).

48. Калачова І.В. Статистика послуг : концептуальні основи реформування. *Статистика України*. 2001. № 4. С. 24-28.

49. Класифікація видів економічної діяльності ДК 009:2010 : затв. наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 11 жовтня 2010 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/vb457609-10#Text> (дата звернення 15.01.20223 р.).

50. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.

51. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. *Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР)*. 1984, додаток до № 51, Ст. 1122.

52. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю (Конвенція про права інвалідів) від 13.12.2006 р. в редакції від 06.07.2016 р. : веб-сайт. URL : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_g71/page (дата звернення: 15.01.2023 р.).

53. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) від 01 березня 1973 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845 (дата звернення: 15.01.2023 р.).

54. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (з протоколами) (Європейська конвенція з прав людини). Рада Європи. 04.11.1950 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення 15.01.2023 р.).

55. Конвенція про права осіб з інвалідністю. ООН. 13.12.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text (дата звернення 15.01.2023 р.).

56. Конституційне право України: Мультимедійний навчальний посібник. https://arm.naiau.kiev.ua/books/konst_pu/rozdil/rozdil4.html (дата звернення: 15.01.2023 р.).
57. Конституція України від 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
58. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики: монографія. Київ: Алерта, 2017. 494 с.
59. Кот О.О. Проблеми здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав : дис. ... д-ра. юрид. Наук : 12.00.03 /НДППіП ім. Ак. Бурчака, Київ, 2017. 550 с.
60. Котюк В.О. Теорія права : Навчальний посібник для юрид. фак. Київ : Вентурі, 1996. 208 с.
61. Кравчук О.О. Три види правового статусу фізичної особи. *Вісник НТУУ. Політологія. Соціологія. Право*. 2017. Вип. ½ (33-34). С. 194-200.
62. Кузнецова Н.С. *Вибрані праці*. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
63. Лазаренко М.М. Співвідношення засобів, способів та форм захисту майнових прав іноземного інвестора в міжнародному приватному праві. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 6. С. 110-114.
64. Левада О. В. Пільги та обмеження в праві: загальнотеоретична характеристика: дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.01. Харків, 2019. 183 с.
65. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажирів на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. *Україна в умовах реформування правової системи : сучасні реалії та міжнародний досвід* : матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5-6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34-36.
66. Лукасевич-Крутник І.С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України. : дис. ...д.ю.н. 12.00.03. НДП приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної

академії правових наук України, Тернопільський національний економічний університет, Тернопіль, 2019. 502 с.

67. Лукасевич-Крутник І.С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2019. 474 с.

68. Луць В. В. Транспортні договори. *Цивільне право України* : Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. Київ : Юрінком Інтер, 2002. Кн. 2. 640 с.

69. Луць Л.А. Загальна теорія держави і права : Навчально-методичний посібник (за кредитно-модульною системою). Київ : Атіка, 2007. 412 с.

70. Макарчук В.С. Основи римського приватного права. Навчальний посібник. Київ : Атіка, 2000. 176 с.

71. Медведська В.В. Адаптація транспортного законодавства України до Європейського Союзу. *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. № 24 (2). С. 358-361.

72. Межі та обмеження. Втручання. Конституційний Суд України. Офіційний вебсайт. URL: <https://ccu.gov.ua/storinka-knygy/412-mezhi-ta-ob-mezhennya-vtruchannya> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

73. Менгер К. Основания политической экономии. URL: <http://library.wunu.edu.ua/files/EVD/HTML/menger/menger.htm> (дата звернення 13.01.2023 р.).

74. Міжнародна класифікація функціонування, обмежень життєдіяльності та здоров'я: МКФ. Всесвітня організація охорони здоров'я. Женева. 2001. https://physrehab.org.ua/wp-content/uploads/docs/5210-preklad_mkf_dorosla_v_-docx.pdf (дата звернення 15.01.2023 р.).

75. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.

76. Міняйло Д.Г. Юрисдикційний та альтернативний захист в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2022 р. № 4 (78). С. 122-129.

77. Міняйло Д.Г. Визначення правового статусу пасажирів з інвалідністю як етап формування механізму забезпечення та захисту їх прав за договором перевезення пасажирів. *Актуальні питання юридичної науки*. 2022. № 18. С. 181-189.

78. Міняйло Д.Г. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 151-158.

79. Міняйло Д.Г. Принцип рівності та недискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 10. С. 781-784.

80. Міхно О.І. Припинення договору за цивільним законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва АПрН України, 2007. 26 с.

81. Мічурін Є. О. Деякі риси щодо природи обмежень цивільних прав. *Актуальні проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О. А. Пушкіна)* : матеріали міжн. наук.-практ. конф. (Харків, 21 трав. 2005 р.) / За ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шишки, Є. О. Мічуріна. Харків, ХНУВС, 2005. 284 с.

82. Найда Ю.М., Ткаченко Л.М. Стандарти громадсько-активної школи: соціальна інклюзія: навчально-методичний посібник / Під заг. ред. Даниленко Л.І., Київ : ТОВ «Видавничий дім «Плеяди», 2014. 68 с.

83. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. 3-є вид., перероб. і доп. / За ред. О.В. Дзери, (кер. авт.. кол.) Н.С. Кузнєцової, В.В. Луця. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 832 с.

84. Науменко К.С. Поняття та види форм цивільно-правового захисту особистих немайнових прав фізичної особи, що забезпечують її соціальне буття. *Форум права*. 2014. № 2. С. 296-300.

85. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

86. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі : монографія. Одеса : ОДУВС, 2010. 188 с.

87. Нечипуренко О.М. Транспортні послуги з перевезення пасажирів як об'єкти цивільних прав : Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16-18 жовтня 2009 року м. Сімферополь), КрЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 32-34.

88. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одес. нац. юрид. акад.. Одеса, 2008. 194 с.

89. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні : дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. Запоріжжя, Тернопіль, 2021. 269 с.

90. Ніколаєнко І.Р. Цивільно-правовий захист прав пасажирів як учасника правовідносин із перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2019. Випуск 1. С. 27-31.

91. Ойгензихт В.А. Воля и волеизъявление. (Очерки теории, философии и психологии права). Душанбе : Дониш, 1983. 256 с.

92. Осетинська Г.А. Проблеми визначення класифікаційних критеріїв відмежування зобов'язань з надання послуг та поділу їх на види. *Вісник господарського судочинства*. 2004. № 2. С. 251-256.

93. Осетинська Г.А. Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. НДІ Приватного права і підприємництва. Київ, 2006. 220 с.

94. Петров С.Є. Адміністративно-правовий статус Головного сервісного центру МВС України : монографія. Херсон : Гельветика, 2021. 486 с.
95. Петрова І.А., Донцова О.С. Сутність категорії «послуга» у судовотоварознавчій експертизі. *Архів кримінології та судових наук : наук. Журнал.* 2020. №. 2. С. 69-76.
96. Пилипчук Р.В. Дискримінація. *Енциклопедія сучасної України* / ред. кол.: І.М. Дзюба [та ін.]; НАН України, НТШ. Київ : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. URL: <https://esu.com.ua/article-24372> (дата звернення 15.01.2023 р.).
97. Підлубна Т.М. Право на захист цивільних прав та інтересів : дис. ...канд. наук: 12.00.03. Інститут держави і права імені В.М.Корецького НАН України. Київ, 2009. 209 с.
98. План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).
99. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.
100. Повітряний Кодекс України від 04.05.1993 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 25. Ст. 274.
101. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. Київ: Правова єдність, 2009. 304 с.
102. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13-14, № 15-16, № 17, Ст. 112.
103. Положення про медико-соціальну експертизу : Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2009 р. № 1317. URL: <https://zakon->

.rada.gov.ua/laws/show/1317-2009-%D0%BF#n12 (дата звернення 15.01.2023 р.).

104. Положення про Національне агентство України з реконструкції та розвитку: Затверджено Указом Президента України від 30.08.1996 р. № 771/96. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/771/96/ed19960830#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

105. Постанова Апеляційного Суду Івано-Франківської області у Справі № 345/1793/18 від 09.08.2018 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/75027724> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

106. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду від 30.01.2020 р. у справі № 803/993/18. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_kas_vp_vid_30_01_2020_roku_u_spravi_803_993_18/ (дата звернення: 15.01.2023 р.).

107. Постанова Верховного Суду України від 16.10. 2019 р. Справа № 753/2229/16-ц провадження № 61-19613св18/ URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/85033495> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

108. Правила побутового обслуговування населення : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.1994 р. № 313. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/313-94-%D0%BF#Text> (дата звернення 15.01.20223 р.).

109. Правова система України : історія, стан та перспективи : у 5 т. Харків : Право, 2008. Т. 3 : Цивільно-правові науки. Приватне право / за заг. ред. Н.С. Кузнецової. 640 с.

110. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.

111. Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності: Закон України від 14.10.1994 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1994. № 46. Ст. 411.

112. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському

пасажирському транспорті : Закон України від 17.01.2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

113. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування терміна «особа з інвалідністю» та похідних від нього : Закон України від 02.10.2018 р. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2018. № 46. Ст. 371.

114. Про внесення змін і доповнень до положень законодавчих актів України, що стосуються захисту честі, гідності та ділової репутації громадян і організацій : Закон України від 06.05.1993 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 24. Ст. 259.

115. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

116. Про додаткові заходи щодо соціального захисту учасників антитерористичної операції: Указ Президента України від 18.03.2015 р. № 150 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/150/2015#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

117. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18.03.2004 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст. 367.

118. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 р. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

119. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : Наказ Державної авіаційної Служби України від 26.11.2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n173> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

120. Про затвердження Державної цільової програми «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів» на період до 2020 року:

Постанова Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2012 р. № 706. URL: <https://ud.org.ua/zakonodavstvo/postanovi-ta-rozporyadzhennya/147-706-postanova-kmu-pro-zatverdzhennya-derzhavnoji-tsilovoj-i-programi-natsionalnij-plan-dij-z-realizatsiji-konventsiji-pro-prava-invalidiv-na-period-do-2012-roku> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

121. Про затвердження Національного плану дій з реалізації Конвенції про права осіб з інвалідністю на період до 2025 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 285-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/285-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

122. Про затвердження Порядку оформлення пасажирських перевезень на транспорті : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2009 р. № 450. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0385-09#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

123. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

124. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : Постанова КМУ від 23.12.2004 р. № 1735. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF> (дата звернення 15.01.2023 р.).

125. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.1997 р. № 176. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата звернення 15.01.2023 р.).

126. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом : Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.04.2022 р. № 220. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0644-22#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

127. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07> (дата звернення 15.01.2023 р.).

128. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : Наказ Мінінфраструктури від 30.11.2012 р. № 735. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

129. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р. № 187. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0706-06#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

130. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ міністерства транспорту та зв'язку від 23.04.2010 р. № 216. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0669-10#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

131. Про затвердження статуту залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

132. Про захист прав споживачів : Закон від 12.05.1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 30. Ст. 379.

133. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27.02.2014 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

134. Про медіацію : Проект Закону України від 17.12.2015р. № 3665. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=57463 (дата звернення: 15.01.2023 р.).

135. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 51. Ст. 548.

136. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 51. Ст. 548

137. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 21.01.2014 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

138. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади : Постанова КМУ від 10.09.2014 р. № 442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

139. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні : Закон України від 21.03.1991 р. *Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР)*. 1991. № 21. Ст. 252.

140. Про підвищення ефективності заходів у сфері прав осіб з інвалідністю : Указ Президента України від 03.12.2019 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875/2019#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

141. Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX-%3A32011R0181&qid=1680803520714> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

142. Про права пасажирів в автобусному сполученні та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 р. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45893> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

143. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту : Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 3/12/2007. L315/586-L315/41. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45893> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

144. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту : Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 3/12/2007. L315/586-L315/41. Офіційний сайт Міністерства юстиції України. URL : <http://old.minjust.gov.ua/45893>(дата звернення: 15.01.2023 р.).

145. Про правонаступництво України : Закон України від 12.09.1991 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1991. № 46. Ст. 617.

146. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua-/laws/show-/401-69-%D0%BF> (дата звернення 15.01.2023 р.).

147. Про схвалення Концепції Державної цільової програми з фізичної, медичної, психологічної реабілітації і соціальної та професійної реадaptaції учасників антитерористичної операції та осіб, які брали участь у здійсненні заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії Російської Федерації в Донецькій та Луганській областях, забезпеченні їх здійснення, на період до 2022 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 липня 2017 р. № 475-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/475-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

148. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. № 366-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

149. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

150. Про технічні регламенти та процедури оцінки відповідності : Закон України від 01.12.2005 р. Відомості Верховної Ради України. 2006. № 12. Ст. 101.

151. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

152. Рабінович П.М. Основи загальної теорії права та держави : навчальний посібник. 9-е вид., зі змінами. Львів : Край, 2007. 188 с.

153. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 року № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/-/EN/ALL/?uri=celex%3A32006R1107> (дата звернення 15.01.2023 р.).

154. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23.10.2007 р. про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом та скасування регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text (дата звернення: 15.01.2023 р.).

155. Резнікова В.В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти) : монографія. Хмельницький : ХУУП, 2010. 708 с.

156. Рішення апеляційного суду Черкаської області у справі № 22-ц/793/2179/17 від 22.11.2017 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/70483148> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

157. Рішення Верховного Суду Канади у справі Рада канадців з обмеженими можливостями проти VIA Rail Canada Inc., [2007] 1 SCR 650, 2007 SCC 15 від 23.03.2007 р. URL: <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/2352/index.do> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

158. Рішення Галицький районний суд м.Львова у справі № 461/431/13-ц від 16.07.2013 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/-/Review/32409717> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

159. Рішення Довгинцівського районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області. Справа № 211/7083/19 від 05.08.2020 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90943466> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

160. Рішення Європейського суду з прав людини «Westbahn Management GmbH v ÖBB-Infrastruktur AG» від 22 листопада 2012 р. у справі № C-136/11. URL: <https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-136/11> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

161. Рішення колегії суддів судової палати у цивільних справах Апеляційного суду Львівської області 02.10.2013 р. у справі № 461/431/13. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34204864> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

162. Рішення Красногвардійського районного суду м. Дніпропетровська від 20 лютого 2019 р. у справі № 204/8265/18. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/80119940> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

163. Рішення Орджонікідзевського районного суду м. Запоріжжя у Справі № 335/4815/19 2/335/1730/2019 від 15.07.2019 р. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/83360426> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

164. Рішення Печерського районного суду м. Києва у справі № 607/10278/18-ц від 18.06.2019 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/83053606> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

165. Рішення Придніпровського районного суду м. Черкаси у справі № 711/8547/20 від 13.05.2021 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/97011097> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

166. Рішення Придніпровського районного суду м. Черкаси у справі № 711/8547/20 від 13.05.2021 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/-97011097> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

167. Рішення Колегії суддів Судової палати у цивільних справах Верховного Суду України від 29.04.2009 р. № 6-28003св07. URL:

https://ips.ligazakon.net/document/view/vs090609?an=33&ed=2009_04_29 (дата звернення: 15.01.2023 р.).

168. Ромащенко І.О. Порядок та форми захисту суб'єктивних цивільних прав та охоронюваних законом інтересів шляхом зміни та припинення правовідношення. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2017. Випуск 3. Том 1. С. 110-115.

169. Ромовська З.В. Українське цивільне право. Загальна частина: Академічний курс : підручник. Київ : Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2009. 594 с.

170. Савельєв Ю. Соціальне включення в оцінці соціальної якості: практики участі населення України в 2000-х роках. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Соціологія*. 2015. Вип. 1 С. 5-15.

171. Савченко С.В. Інтереси в праві та їх класифікація. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2011. № 2. С. 46–55.

172. Самойленко Г. В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2018. № 2. С. 33-41.

173. Самойленко Г. В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2018. № 2. С. 33-41.

174. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні : автореф. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2003. 182 с.

175. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів : теорія та практика забезпечення прав пасажирів : дис. ...доктора юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2021. 567 с.

176. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності*. 2018. Вип. 143. С. 63-76.

177. Самойленко Г.В. Запреты и ограничения в механизме регулирования перевозок пассажиров. *Scientific Letters of Academic society of Michal Baludansky*. 2013. № 1. С. 79-82.

178. Самойленко Г.В. Парадигма цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів через призму гармонізації законодавства України до законодавства ЄС. *Jurnalul juridic national teorie și practică*. 2018. № 4 (32). С. 90-95.

179. Семенов А.М., Лазуренко С.І. Можливості фізичної реабілітації при порушеному функціональному стані людини. *Актуальні проблеми навчання та виховання людей з особливими потребами. Збірник наукових праць*. 2013. № 10(12). С. 313-325.

180. Сенишин О.С., Кривешко О.В. Маркетинг : навч. посібник. Львів : Львівський національний університет імені Івана Франка, 2020. 347 с.

181. Сірко Р.Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03; Нац. ун-т «Одес. юрид. акад.». Одеса, 2015. 20 с.

182. Сліпченко С.О. Поняття об'єкту цивільних прав та об'єкту цивільних правовідносин. URL: <https://univd.edu.ua/science-issue/issue/2916> (дата звернення 13.01.2023 р.).

183. Сліпченко С.О. Особисті немайнові правовідносини щодо обороноздатних об'єктів : монографія. Харків : Діса плюс, 2013. 552 с.

184. Стандартні правила щодо урівняння можливостей інвалідів були прийняті Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй на сорок восьмій сесії 20.12.1993 р. (Резолюція 48/96). <https://repository-ldufk.edu.ua/bitstream/34606048/20900/1/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%96%20%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20%D1%89%D0%BE%D0%B4%D0%BE....pdf> (дата звернення 15.01.2023 р.).

185. Станкова І.М. Цивільно-правове регулювання захисту прав споживачів у сфері надання послуг : дис. ...к.ю.н., за спеціальністю 12.00.03. Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. 218 с.
186. Старицька О.О. Поняття та критерії класифікації правового статусу споживача: теоретико-правове дослідження. *Юридичний вісник*. 2012. № 3(24). С. 48-52.
187. Судова практика з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009 - 2012 рр.): Верховний Суд України від 01.02.2013 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0006700-13#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).
188. Сумкін С.О. Правова природа договору перевезення пасажирів та багажу. *Evropsky politicky a pravni diskurz*. 2016. Vol. 3, Iss. 2. С. 267-272.
189. Телестакова А.А. Услуги и договор о предоставлении услуг в Советском гражданском праве. *Европейские перспективы*. 2010. № 2. С. 86-89.
190. Теорія держави і права. Академічний курс : підручник / За ред. О.В. Зайчука, Н.М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 688 с.
191. Терапевтичні вправи Тема 5. Захворювання і ушкодження опорно-рухливого апарату. Терапевтичні вправи при артриті, артрозі. Методичні рекомендації для самостійної роботи студентів II курсу медичних факультетів спеціальності «Фізична терапія, ерготерапія» Запоріжжя : Запорізький державний медичний університет. 2019. 29 с. URL: http://dspace.zsmu.edu.ua/bitstream/123456789/12892/1/%D0%A1%D0%A0%D0%A1%20%E2%84%965_%D0%A2%D0%92.pdf (дата звернення 15.01.2023 р.).
192. Тимченко Г.П. Способи та процесуальні форми захисту цивільних прав : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. Наук. 12.00.03. Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. Харків, 2002. 20 с.
193. Тільки для зрячих: Коли собака-поводир приведе Європу в столичне метро. *Depo.ua*. URL : <https://www.depo.ua/ukr/life/tilki-dlya-zryachih-yak-radyanski-pravila-zavazhayut-ukrayincyam-zhiti-po-lyudski-20170-403548-670> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

194. Тіна де Фріз. Право на належне управління у статті 41 Хартії фундаментальних прав Європейського Союзу і його реалізація в польській адміністративній практиці. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2014. № 3. С. 118-128.

195. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами від 21.03.2014 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984-_011/ed2014-0321#Text (дата звернення: 15.01.2023 р.).

196. Федорончук А.В. Правова природа та законодавче регулювання відносин за договором прокату. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2012. Випуск 19. Том 2. С. 138-142.

197. Функціональні обмеження. URL: <https://www.informationsverige.-se/-uk-/jag-har-fatt-uppehallstillstand/funktionsnedsattning/> (дата звернення 15.01.2023 р.).

198. Харитонов Є.О. Україна – Європа: проблеми адаптації у галузі приватного права : монографія. Одеса : Фенікс, 2017. 358 с.

199. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Проблеми реалізації концепту «приватне право» в процесі рекодифікації. *Часопис цивілістики*. 2021. Випуск 42. С. 5-13.

200. Хартія основних прав Європейського Союзу: міжнародний документ від 07.12.2000 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_524 (дата звернення: 15.01.2023 р.).

201. Хмелевська Л. П. Особливості розвитку малого підприємництва у сфері побутового обслуговування населення України: дис. ... канд. екон. наук: 08.01.01. Київ, 2002. 230 с.

202. Цивільне і сімейне право України: навчально-практичний посібник. За ред. Є.О. Харитонova, А.І. Дрішлюка. Харків: ТОВ «Одіссей», 2003. 640 с.

203. Цивільне право України : в 2 т. Т. 1 : Підручник / За ред. д-ра юрид. наук, проф. Є.О. Харитонова, канд. юрид. наук Н.Ю. Голубєвої. Харків : «Одіссей», 2010. 832 с.

204. Цивільне право України : навчальний посібник : у 2 ч. Ч.1 / за заг. ред. к.ю.н., проф. В.А. Кройтора, к.ю.н., доц. Кухарєва Є.О., к.ю.н., доц. Ткалича М.О. Запоріжжя : Видавничий дім «Гельветика», 2016. 384 с.

205. Цивільне право України : підручник / за ред. Проф. Бошицького Ю.Л. та проф. Шишки Р.Б. (кер. авт. кол.), Загальна частина. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с.

206. Цивільне право України : підручник : у 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. Київ : Юрінком Інтер, 2000. Кн. 1. 864 с.

207. Цивільне право України : підручник. Загальна частина / за ред. проф. Бошицького Ю.Л. та проф. Шишки Р.Б. Київ : Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с.

208. Цивільне право України. Особлива частина : підручник [С.М. Бервено, В.А. Васильєва, М.К. Галянтич та ін.] ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, Р.А. Майданика. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 973 с.

209. Цивільне право України: Академічний курс : підруч. : у двох томах / За заг. ред. Я.М. Шевченко. Т.1. Загальна частина. Київ : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. 520 с.

210. Цивільне право України: підручник. У 2 частинах / за ред. Р.Б. Шишки. Ч.1. Загальна. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. 736 с.

211. Цивільне право України: підручник: у 2-х т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Б. Л. Баранова, І. В. Жилінкова та ін.; за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Київ: Юрінком Інтер, 2007. Т. 2. 816 с.

212. Цивільне та сімейне право України: підруч. / за ред. Харитонова Є.О., Голубєвої Н.Ю. Київ: Правова єдність, 2009. 968 с.

213. Цивільний кодекс України : науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих

судових інстанцій, міністерства юстиції, науковців, фахівців). Т. 1. : Загальні положення / За ред. проф. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Серія «Коментарі та аналітика». Харків: ФОП Колісник А.А., 2010. 320 с.

214. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.

215. Цивільний кодекс України: коментар. Вид. 2-ге із змінами станом на 15 січня 2004 р. Харків : ТОВ Одиссей, 2004. 856с.

216. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 березня 2004 року. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 40-41, 42, ст. 492.

217. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції : дис. ...докт. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2019, 497 с.

218. Черняк О.Ю. Класифікація прав споживачів за законодавством України та Європейського союзу. URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2008-2/08coytes.pdf> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

219. Черняк О.Ю. Право споживача на захист в контексті адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. *Університетські наукові записки*. 2009, №4 (32), С. 70-75.

220. Шишка Р. Б. Теорія об'єктів цивільних прав : Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16-18 жовтня 2009 року м. Сімферополь), КрЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 5-10.

221. Щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 : Регламент (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24.11.2010 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010R1177> (дата звернення 15.01.2023 р.).

222. Якимчук Н. Поняття «Правовий статус», «правове положення», «правовий модус» та «правовий режим»: теоретико-правовий аналіз. *Вісник національної академії прокуратури України*. 2013. № 3. С. 11-18.

223. Яковюк І. Адаптація і гармонізація законодавства в умовах інтеграції: проблема співвідношення. *Вісник Академії правових наук України*. 2012. № 4. С. 29-42.

224. Янковець І.В. Дискримінація та інституційний механізм її подолання в Україні. Дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю «081» Право. Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2020. 300 с.

225. Яроцький В.Л. Проблеми застосування захисту та самозахисту суб'єктивних цивільних прав. *Приватноправове регулювання суспільних відносин: традиції, сучасність, перспектива* : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Одеса, 19-20 квітня 2012 р.). Київ : ТОВ «Білоцерківдрук», 2013. С. 64-67.

226. Яроцький В.Л. Загальна характеристика механізму правового регулювання як цивілістичної категорії. <https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/10040/1/Yarotskiy.pdf> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

227. 12 Principles of Good Governance. URL: <https://www.coe.int/en/web/good-governance/12-principles> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

228. Aarhaug J, Elvebakk B., Fearnley N., & Lerudsmoen M.B. (2011). Førundersøkelse: Tiltak for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten. URL: <https://www.toi.no/getfile.php/13248531351604250/Publikasjoner/T%C3%98I%20-rapporter/2012/1235-2012/1235-summary.pdf> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

229. Asplund K., Wallin S., & Jonsson F. (2012). Use of public transport by stroke survivors with persistent disability. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 14(4), 289-299.

230. Babinard J., Mehndiratta S., Bennett C., Wang W. Accessibility of Urban Transport for People with Disabilities and Limited Mobility : Lessons from East Asia and the Pacific. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17104?show=full&locale-attribute=es> (дата звернення 15.01.2023 р.).

231. Barrier-free public transport: why no passenger should be left behind. URL: <https://www.uitp.org/news/barrier-free-public-transport%E2%80%AF-why-no-passenger-should-be-left-behind/> (дата звернення 15.01.2023 р.).

232. Barter P., Rahman D. Memorandum on Accessible Transportation from Disabled Persons Organizations and Concerned Individuals to Relevant Government Agencies and Transport Operators. Sustran Resource Center, Kuala Lumpur. 2000. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386-111214600030> (дата звернення 15.01.2023 р.).

233. Bezyak J.L, Sabella S.A, & Gattis R.H. (2017). Public transportation: an investigation of barriers for people with disabilities. *Journal of Disability Policy Studies*, 28(1), 52-60.

234. Canadian Transportation Agency. URL: <https://www.canada.ca/en/transportation-agency.html> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

235. Case of Thlimmenos v. Greece (Application no. 34369/97) Judgment Strasbourg. 6 April 2000. URL: https://adsdatabase.ohchr.org/-IssueLibrary-/ECtHR_Thlimmenos%20v.%20Greece.pdf (дата звернення 15.01.2023 р.).

236. Consumer Protection Charter: Resolution 543 (1973) Council of Europe. URL: <https://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=15956&lang=en> (дата звернення 15.01.2023 р.).

237. Crudden A., McDonnall M.C., & Hierholzer A. (2015). Transportation: an electronic survey of persons who are blind or have low vision. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, 109(6), 445-456

238. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Promotion of Non-handicapping Physical Environments for Disabled Persons: Guidelines, United Nations, New York, (1995). URL: <https://www.unescap.org/> (дата звернення 15.01.2023 р.).

239. Ellen van Holstein, Wiese I., & Legacy C. (2020). Mobility justice and accessible public transport networks for people with intellectual disability. *Applied Mobilities*. URL: <https://www.researchgate.net/publication/-346831023->

_Mobility_justice_and_accessible_public_transport_networks_for_people_with_intellectual_disability (дата звернення: 15.01.2023 р.).

240. Florian Hauser, European Commission, Directorate General for Employment, Social Affairs and Inclusion. Quality of Public Administration - A Toolbox for Practitioners. 2017. 19 с. URL: <https://ec.europa.eu/esf/BlobServlet?docId=18587&langId=en> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

241. For Persons with Disabilities, Accessible Transport Provides Pathways to Opportunity. The World Bank. URL: <https://www.worldbank-.org/en/news/feature/2015/12/03/for-persons-with-disabilities-accessible-transpo-rt-provides-pa-thways-to-opportunity> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

242. Ghosh Jeeja & Anr vs Union Of India & Ors on 12 May, 2016. The Supreme Court of India. URL: <https://indiankanoon.org/doc/175579179/> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

243. Gleeson B. (1999). Geographies of Disability. London & New York. URL: routledge.com/Geographies-of-Disability/Gleeson/p/book/9780415179096

244. Goggin G. (2016). Disability and mobilities: evening up social futures. *Mobilities, Taylor & Francis Journals*, vol. 11(4), pages 533-541. URL: <https://ideas.repec.org/a/taf/rmobxx/v11y2016i4p533-541.html>

245. Kaputra Arif B. Sholihah mobility for all : Towards Barrier-Free Environment in Yogyakarta-Indonesia. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214600030> (дата звернення 15.01.2023 р.).

246. Pappa E. Next stop: a transport system accessible for all. URL: <https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/next-stop-transport-system-accessible-all> (дата звернення 15.01.2023 р.).

247. Prager S. and Lyons P. Out of Sight, Not Out of Mind: Obligations Owed to Disabled Passengers. URL: <https://1chancerylane.com/2020/04/30/out-of-sight-not-out-of-mind-obligations-owed-to-disabled-passengers/> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

248. Rolli-Fahrer hat keinen Anspruch auf Begleitperson bei Kreuzfahrt. URL: https://www.juraforum.de/news/rolli-fahrer-hat-keinen-anspruch-auf-begleitperson-bei-kreuzfahrt_208370 (дата звернення: 15.01.2023 р.).

249. Rollstuhlfahrer haben bei Flugzeugen beim Ein- und Aussteigen Vorrang. URL: https://www.juraforum.de/news/rollstuhlfahrer-haben-bei-flugzeugen-beim-ein-und-aussteigen-vorrang_258286 (дата звернення: 15.01.2023 р.).

250. Sahed Hossen Sajib. Identifying Barriers to the Public Transport Accessibility for Disabled People in Dhaka: A Qualitative Analysis. *Transactions on Transport Sciences* · March 2022 C. 1-12. https://www.researchgate.net/publication/359511148_Identifying_Barriers_to_the_Public_Transport_Accessibility_for_Disabled_People_in_Dhaka_A_Qualitative_Analysis (дата звернення: 15.01.2023 р.).

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

1. Міняйло Д.Г. Юрисдикційний та альтернативний захист в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2022 р. № 4 (78). С. 122-129.
2. Міняйло Д.Г. Визначення правового статусу пасажирів з інвалідністю як етап формування механізму забезпечення та захисту їх прав за договором перевезення пасажирів. *Актуальні питання юридичної науки*. 2022. № 18. С. 181-189.
3. Міняйло Д.Г. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 151-158.
4. Міняйло Д.Г. Принцип рівності та недискримінації в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 10. С. 781-784.

**ПРОПОЗИЦІЇ З УДОСКОНАЛЕННЯ ЦК УКРАЇНИ ТА ІНШИХ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ УКРАЇНИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ
ДОСЛІДЖЕННЯ**

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
Цивільний кодекс України	
	Ч. 5 ст. 41 ЦК України 5. Недієздатна фізична особа не має права без дозволу опікуна приймати наслідки правочину, в тому числі виконання договору, вчиненого опікуном в його інтересах.
ч. 1 ст. 307 ЦК України 1. Фізична особа може бути знята на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку лише за її згодою. Згода особи на знімання її на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку припускається, якщо зйомки проводяться відкрито на вулиці, на зборах, конференціях, мітингах та інших заходах публічного характеру.	ч. 1 ст. 307 ЦК України 1. Фізична особа може бути знята на фото-, кіно-, теле- чи відео- лише за її згодою. Згода особи на знімання її на фото-, кіно-, теле- чи відео- припускається, якщо зйомки проводяться відкрито на вулиці, на зборах, конференціях, мітингах, в громадському транспорті, на вокзалах та зупинках та інших заходах публічного характеру.
Ч. 1 ст. 910 ЦК України 1. За договором перевезення пасажиром одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажиром) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир	Ч. 1 ст. 910 ЦК України 1. За договором перевезення пасажиром одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажиром) до пункту призначення, виконати інші обов'язки, визначені сторонами та актами транспортного законодавства та забезпечити здійснення пасажиром своїх прав, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення.	та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення.
	<i>П. 6-1 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> 6-1) особи з інвалідністю чи обмеженою рухливістю відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну вартість квитка, а у випадку неможливості таким пасажиром скористатися транспортною послугою, якщо інформація про конструктивну непристосованість транспортного засобу до перевезень таких пасажирів не була надана пасажиру в момент укладання договору, в тому числі на його запит, або у випадку ненадання допомоги пасажиру для пересування вокзалом, аеропортом і т.п. до транспортного засобу чи під час посадки до нього, за умови, що про необхідність такої допомоги пасажиром надавався завчасно запит у відповідності до правил перевезень пасажирів, або у випадку невжиття можливих заходів, спрямованих на надання такої допомоги». Звичайно, що у випадку завдання моральної шкоди пасажиру з інвалідністю порушенням його права на укладання договору або в процесі його виконання, а також у визначених вище випадках, вона підлягає відшкодуванню в порядку, передбаченому цивільним законодавством України.
	<i>П. 8 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> 8) пасажирів з інвалідністю, з особливими потребами, включно з обмеженою рухливістю та маломобільні на засадах

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	рівності мають право на доступність: інформації до моменту укладання договору перевезення про умови договору перевезення, включно дату та місце відправлення, маршрут, вартість проїзду, тип та вид транспортного засобу, можливість отримання допомоги, здійснити поїздки самостійно, без сторонньої допомоги та під час перевезення, - на доступність транспортної інфраструктури та транспорту для безперешкодного самостійного, без сторонньої допомоги здійснення поїздки, а у разі потреби, - отримати допомогу для здійснення своїх прав.
	<i>П. 9 ч. 1 ст. 911 ЦК України</i> 9) пасажир з інвалідністю має право на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, на допомогу та інформацію про них.
	<i>Ч. 3 ст. 911 ЦК України</i> 3. Права пасажирів, а також особливості їх здійснення, закріплені в цій статті, не можуть обмежуватися в транспортних кодексах та статутах, інших актах транспортного законодавства.
<i>Ч. 2 ст. 920 ЦК України</i>	<i>Ч. 2 ст. 920 ЦК України</i> У разі порушення прав пасажирів, визначених умовами договору та актами транспортного законодавства для пасажирів з інвалідністю, перевізник зобов'язаний відшкодувати шкоду, в тому числі компенсувати моральну шкоду в межах, визначених транспортним законодавством для відповідного виду транспорту.

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
<i>Кодекс торговельного мореплавства України</i>	
	Пп. 4-7 ч. 1 ст. 190 4) Пасажиру, включаючи осіб з вадами зору чи слуху в доступній для сприйняття формі через мережу систему гучного мовлення з дублюванням її в візуальній (екрани, табло, тощо) чи адаптивній формі з застосуванням електронних технологій має бути надана інформація про час відправлення та прибуття судна, графік роботи квиткових кас та порту; умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, матерів з дітьми під час обслуговування в портах та на судні; відміну рейсу чи заміну судна, призначення додаткового рейсу, зміни у графіку роботи квиткових кас. 5) Пасажиру з інвалідністю має бути забезпечена доступність користування судном на безбар'єрній основі нарівні з іншими пасажирами. У випадку, коли конструкція судна не дозволяє забезпечити таку можливість, перевізник має на запит такого пасажира надати допомогу та вжити всіх можливих заходів, спрямованих на забезпечення прав пасажира з інвалідністю. 6) Під час подорожі пасажир з інвалідністю має право на отримання в доступній для його сприйняття формі інформації про транспортну послугу та іншу інформацію про подорож, а також інформацію про спосіб надання запиту про допомогу та про види допомоги, яка може бути наданою перевізником. 7) У випадку заподіяння шкоди здоров'ю чи майну пасажира, в тому числі пошкодження чи втрати крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	допоміжних пристроїв, перевізник зобов'язаний її відшкодувати. За необхідності має бути вжито всіх заходів для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв.
Закон України «Про внутрішній водний транспорт»	
	<i>Стаття 57-1. Перевезення пасажирів з інвалідністю</i> 8) Пасажиру, включаючи осіб з вадами зору чи слуху в доступній для сприйняття формі через мережу систему гучного мовлення з дублюванням її в візуальній (екрани, табло, тощо) чи адаптивній формі з застосуванням електронних технологій має бути надана інформація про час відправлення та прибуття судна, графік роботи квиткових кас та порту; умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, матерів з дітьми під час обслуговування в портах та на судні; відміну рейсу чи заміну судна, призначення додаткового рейсу, зміни у графіку роботи квиткових кас. 9) Пасажиру з інвалідністю має бути забезпечена доступність користування судном на безбар'єрній основі нарівні з іншими пасажирами. У випадку, коли конструкція судна не дозволяє забезпечити таку можливість, перевізник має на запит такого пасажирів надати допомогу та вжити всіх можливих

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	заходів, спрямованих на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю. 10) Під час подорожі пасажир з інвалідністю має право на отримання в доступній для його сприйняття формі інформації про транспортну послугу та іншу інформацію про подорож, а також інформацію про спосіб надання запиту про допомогу та про види допомоги, яка може бути наданою перевізником. 11) У випадку заподіяння шкоди здоров'ю чи майну пасажирів, в тому числі пошкодження чи втрати крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи допоміжних пристроїв, перевізник зобов'язаний її відшкодувати. За необхідності має бути вжито всіх заходів для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв.
Закон України «Про автомобільний транспорт»	
ч. 2 ст. 42	ч. 2 ст. 42
Договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, - з моменту посадки в автобус, а в разі запровадження автоматизованої	Договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а в міському сполученні та для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, - з моменту посадки в автобус».

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
системи обліку оплати проїзду - з моменту реєстрації електронного квитка.	
Закон України «Про міський електричний транспорт»	
Стаття 6. Права та обов'язки пасажирів	Стаття 6. Права та обов'язки пасажирів 2. Пасажири з інвалідністю мають право: на отримання від перевізника в доступній для сприйняття формі через мережу систему гучного мовлення з дублюванням її в візуальній (екрани, табло, тощо) чи адаптивній формі з застосуванням електронних технологій інформації про час відправлення та прибуття транспортного засобу, умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, поломку чи заміну транспортного засобу та іншу інформацію про перевезення; про допомогу, яка може бути надана пасажиру з інвалідністю; доступність користування транспортним засобом на безбар'єрній основі нарівні з іншими пасажирами. У випадку, коли конструкція транспортного засобу не дозволяє забезпечити таку можливість, перевізник має на запит такого пасажирів надати допомогу та вжити всіх можливих заходів, спрямованих на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю; на допомогу в здійсненні посадки/висадки з транспортного засобу та пересування в ньому; на відшкодування завданої перевізником шкоди здоров'ю чи майну пасажирів, в тому числі у випадку пошкодження чи втрати крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	допоміжних пристроїв. За необхідності має бути вжито всіх заходів для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв.
Правила надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом	
П. 26.	П. 26.
26. Документом на право одержання транспортних послуг є придбаний пасажиром разовий квиток (жетон), закомпостований абонементний талон, проїзний квиток (картка) тривалого користування, посвідчення або довідка, що дає право на пільговий проїзд відповідно до законодавства, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду - зареєстрований у зазначеній системі електронний квиток.	26. Перевезення пасажирів здійснюється на підставі укладеного між пасажиром та перевізником договору. Доказом укладання договору є придбаний квиток, закомпостований абонементний талон, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду - зареєстрований у зазначеній системі електронний квиток. Договір є укладеним з моменту посадки пасажирів в транспортний засіб.
	П. 27.1
	27.1 Пасажир з інвалідністю має право: на доступність користування транспортним засобом на безбар'єрній основі нарівні з іншими пасажирами. У випадку, коли конструкція транспортного засобу не дозволяє

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	забезпечити таку можливість, перевізник має на запит такого пасажера надати допомогу та вжити всіх можливих заходів, спрямованих на забезпечення прав пасажера з інвалідністю; на інформацію про найменування зупинок, можливі пересадки, розмір плати за проїзд, про порядок надання допомоги на запит та ін. в форматі та спосіб, необхідний для сприйняття такої інформації пасажерами з інвалідністю (аудіо, відео, шрифт Брайля, тощо); на допомогу в здійсненні посадки/висадки з транспортного засобу та пересування в ньому; на відшкодування завданої перевізником шкоди здоров'ю чи майну пасажера, в тому числі у випадку пошкодження чи втрати крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи допоміжних пристроїв. За необхідності має бути вжито всіх заходів для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв.
Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту	
<i>n. 122</i>	<i>n. 122</i>
122. Через систему гучного мовлення надається інформація про: час відправлення та прибуття автобусів, графік роботи квиткових кас та автостанції;	122. Інформація про: час відправлення та прибуття автобусів, графік роботи квиткових кас та автостанції; умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, матерів з дітьми під час обслуговування на автостанціях; відміну рейсу чи заміну

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
умови обслуговування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, матерів з дітьми під час обслуговування на автостанціях; відміну рейсу чи заміну автобуса, призначення додаткового рейсу, зміни у графіку роботи квиткових кас.	автобуса, призначення додаткового рейсу, зміни у графіку роботи квиткових кас, - має подаватися в доступній для сприйняття всіма пасажирями формі, включаючи осіб з вадами зору чи слуху через мережу систему гучного мовлення з дублюванням її в візуальній (екрани, табло, тощо) чи адаптивній формі з застосуванням електронних технологій.
<i>пп. 11 п. 145</i>	<i>пп. 11 п. 145</i>
11) надавати пасажиром достовірну і своєчасну інформацію про найменування зупинок, можливі пересадки, розмір плати за проїзд тощо;	11) надавати пасажиром достовірну і своєчасну інформацію про найменування зупинок, можливі пересадки, розмір плати за проїзд тощо в форматі та спосіб, необхідний для сприйняття такої інформації пасажиром з інвалідністю (аудіо, відео, шрифт Брайля, тощо).
<i>пп. 12 п. 145</i>	<i>пп. 12 п. 145</i>
12) компенсувати шкоду, заподіяну автомобільним перевізником та/або екіпажем здоров'ю та майну пасажирів;	12) компенсувати шкоду, заподіяну автомобільним перевізником та/або екіпажем здоров'ю та майну пасажирів, в т.ч. у випадку втрати чи пошкодження крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи допоміжних пристроїв. За необхідності має бути вжито всіх зусиль для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв.
	<i>пп. 17 п. 145</i>
	17) забезпечити пасажиром з інвалідністю доступність користування автобусом на

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	безбар'єрній основі нарівні з іншими пасажирами. У випадку, коли конструкція автобуса не дозволяє забезпечити таку можливість, перевізник має на запит такого пасажирів надати допомогу та вжити всіх можливих заходів, спрямованих на забезпечення прав пасажирів з інвалідністю.
	пп. 18 п. 145 18) Під час подорожі пасажир з інвалідністю має право на отримання в доступній для його сприйняття формі інформації про транспортну послугу та іншу інформацію про подорож, а також інформацію про спосіб надання запиту про допомогу та про види допомоги, яка може бути наданою перевізником.
Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України	
П. 38.7. 38.7. Перевізник визначає спосіб, за допомогою якого особа з інвалідністю, яка використовує технічний або інший засіб реабілітації (крісло колісне, ходунки, милиці, палиці, тощо), повідомляє про прибуття на станцію відправлення (прибуття). Допомога надається перевізником за умови попереднього погодження з особою з інвалідністю місця та часу.	П. 38.7. 38.7. Перевізник визначає спосіб, за допомогою якого особа з інвалідністю, яка використовує технічний або інший засіб реабілітації (крісло колісне, ходунки, милиці, палиці, тощо), повідомляє про прибуття на станцію відправлення (прибуття).
	П. 38.8.1 38.8.1 У випадку заподіяння шкоди здоров'ю чи майну пасажирів, в тому

Пропозиції змін до нормативно-правових актів	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
	числі пошкодження чи втрати крісел-колясок, іншого обладнання для пересування чи допоміжних пристроїв, перевізник зобов'язаний її відшкодувати. За необхідності має бути вжито всіх заходів для швидкого надання тимчасового обладнання чи пристроїв на заміну. За можливості, крісла-коляски, інше обладнання для пересування чи допоміжні пристрої повинні мати технічні та робочі характеристики, подібні до втраченого або пошкодженого обладнання чи пристроїв.
Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу	
<i>п. 18 Глави 1 Розділу VIII</i> 18. Експлуатант аеропорту або агент з обслуговування повинен вжити заходів для того, щоб пасажир з інвалідністю або з обмеженою рухливістю мали змогу: ... пересуватися від дверей повітряного судна до свого місця; ...	<i>п. 18 Глави 1 Розділу VIII</i> 18. Експлуатант аеропорту або агент з обслуговування повинен вжити заходів для того, щоб пасажир з інвалідністю або з обмеженою рухливістю мали змогу: ... пересуватися від дверей повітряного судна до свого місця у випадку неможливості надати таку допомогу авіаперевізником ...
<i>п. 23 Глави 1 Розділу VIII</i> 23. Якщо крісла колісні, інші пересувні засоби або допоміжні пристрої було загублено або пошкоджено під час обслуговування в аеропорту або транспортування на борту повітряного судна, пасажир, якому належить таке обладнання, має право на отримання компенсації вартості такого майна.	<i>п. 23 Глави 1 Розділу VIII</i> 23. Якщо крісла колісні, інші пересувні засоби або допоміжні пристрої було загублено або пошкоджено під час обслуговування в аеропорту або транспортування на борту повітряного судна, пасажир, якому належить таке обладнання, має право на тимчасову заміну пошкодженого або втраченого обладнання для пересування, хоча і не обов'язково на основі аналогічного, та отримання компенсації вартості такого майна

