

УДК 347.768: [347.122:656.025.2-056.26](477)
DOI <https://doi.org/10.32847/ln.2022.18.27>

Міняйло Д.Г.
аспірант кафедри цивільного права
Запорізький національний університет
ORCID ID 0009-0002-7689-1543

ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПАСАЖИРІВ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЯК ЕТАП ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЗАХИСТУ ЇХ ПРАВ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

Постановка проблеми. Недосконалість транспортного законодавства, його орієнтованість на забезпечення функціонування транспортної сфери, а, отже, на інтереси перевізника, не сприяє формуванню цілісного та ефективного механізму забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю. Об'єктивно, що попри декларування 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.[1] хоч і було сформульовано принципи безбар'єрності та доступності, проте, вони стосуються маломобільної групи населення, що обмежує права тих пасажирів з інвалідністю, які мають вади зору та слуху. Адже складнощі в здійсненні пасажиром з інвалідністю своїх споживчих прав як сторони договору перевезення пасажирів може обумовлюватися не лише проблемами обмеження рухливості їх організму, але й проблемами сприйняття навколишнього середовища та інформації, яка має істотне значення для укладання договору, визначення його умов та здійснення пасажиром належних йому прав сторони договору. Втім, це лише стратегія, яка може і не отримати своєї належної реалізації, впровадження її ідей та напрямків забезпечення прав пасажирів в актах транспортного законодавства. Формування механізму забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором без визначення їх правового статусу позбавлене сенсу, адже такий статус серед елемен-

тів має права та обов'язки особи, як учасника цивільних відносин. Необхідне планомірне визначення тих прав пасажирів, які мають складати основний зміст його правового статусу та встановлення гарантій їх здійснення та захисту.

Окремими науковцями було запропоновано визначення рівнів правового статусу суб'єктів правовідносин, які визначаються нормативно-правовими актами у відповідності до їх ієрархії. Конкуренція загальної та спеціальної норми породжує дилему їх застосування як джерел правового регулювання відповідних правовідносин та формування (визначення) правового статусу їх учасників. Виникає закономірне питання джерела закріплення механізму забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів за договором перевезення та визначення його складових

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні було проведено низку досліджень в сфері правового регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту за договором перевезення пасажирів. Серед них: О.М. Нечипуренко «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) [2], А.О. Мінченко «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) [3], У.П. Гришко «Захист прав споживачів транспортних послуг» (2017) [4], І.С. Лукасевич-Крутник «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України» (2019) [5], Г.В. Самойленка «Договір перевезення паса-

жир: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» (2020) [6], О.П. Голенко «Правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом» (2021) [7], І.Р. Ніколаєнка «Захист прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні» (2021) [8] проте, хоч в окремих з них, зокрема, в працях Г.В. Самойленка та І.Р. Ніколаєнка, і ставилися питання забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів за договором, однак, системного вирішення завдання забезпечення прав пасажирів з інвалідністю не ставилося. Не розглядалося зазначене питання і через призму правового статусу пасажирів. Чи не єдиною такою працею є дослідження І.І. Банасевич «Елементи цивільно-правового статусу споживача» [9]. Зважаючи на визначення пасажирів споживачем транспортної послуги, характеристика елементів правового статусу споживача хоч і має значення, проте, воно не враховує особливостей правового статусу пасажирів з інвалідністю. В контексті формування механізму забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю визначення правового статусу останнього є важливим етапом його формування, оскільки останній є об'єктом правового впливу такого механізму і перебуває з ним в діалектичному зв'язку взаємного впливу та взаємозалежності.

Основний виклад матеріалу. Важливу роль у вирішенні питання встановлення механізму правового регулювання договірних відносин в національній доктрині цивільного права відіграла праця С.О. Погрібного «Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України» [10]. Щоправда, ним серед елементів такого механізму було визначено здійснення прав та обов'язків та захист порушених прав та інтересів особи, які В.Л. Яроцьким визначені стадіями цивільно-правового регулювання. Ним висловлено підхід чотирьох послідовних, замінюючих одна одну стадій: 1) юридичної регламентації суспільних відносин; 2) виник-

нення суб'єктивних прав і обов'язків; 3) реалізації суб'єктивних прав і виконання обов'язків; 4) застосування права [11, с. 18]. Будемо чесними, С.О. Погрібний також виділив стадії правового регулювання цивільних відносин, визначивши, щоправда, лише три: нормотворчу, правореалізаційну та правозахисну [10, с. 35]. На думку Г.В. Самойленка суб'єктивні права та обов'язки виникають з факту укладання договору, більшість умов якого є визначеними нормативно і здійснюються сторонами в договорі-правовідношенні, пов'язавши динаміку правовідношення зі стадіями правового регулювання: від регламентації відносин до їх виникнення та здійснення їх учасниками суб'єктивних прав та обов'язків [6, с. 171].

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 як споживачів транспортної послуги.

В дисертаційному дослідженні, присвяченому забезпеченню прав пасажирів за договором перевезення, Г.В. Самойленком було зроблено низку висновків, серед них: основним недоліком законодавства України у сфері правового регулювання перевезень пасажирів є недосконалість механізму забезпечення прав пасажирів, 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. Притому, ним аргументовано необхідність застосування єдиного підходу до закріплення загальних прав пасажирів та їх забезпечення, та особливого, який доз-

воляє враховувати особливості експлуатації різних видів транспортну на основі універсального критерію безпеки. До таких ним запропоновано закріпити право пасажирів на доступність та здійснення перевезення на недискримінаційній основі [6, с. 12]. Ставимося з розумінням, що автор мав на увазі забезпечення рівних можливостей пасажирів з обмеженими можливостями та фізіологічними вадами, які ускладнюють доступність транспортної послуги через порушення їх рухомості, орієнтації у просторі (через вади зору) чи сприйняття аудіо-інформації (що ускладнює здійснення права на повну та достовірну інформацію).

Прийняття в 1991 році Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» [12] мало стати Конституцією прав осіб з інвалідністю. Він визначив основні засади державної політики визнання та забезпечення прав осіб з інвалідністю у всіх сферах людського буття. Стаття 28 цього Закону, покладаючи обов'язок на учасників транспортних правовідносин забезпечити спеціальне обладнання транспортних засобів, вокзалів, аеропортів та інших об'єктів, яке б дало змогу особам з інвалідністю безперешкодно користуватися їх послугами, не вирішила низку інших проблемних питань. Бар'єрами у можливості пасажирів з інвалідністю нарівні з іншими пасажирами здійснювати належне їм право на свободу пересування, користуючись транспортом та споживаючи транспортну послугу, яка надається перевізниками за договором перевезення пасажирів, є: зовнішні та внутрішні (ускладнення суб'єкта), де зовнішніми є: *фізичні*: а) зовнішні фактори, пов'язані з «дизайном доступності для всіх»: б) при слідуванні до транспорту; в) при пошуку маршруту та транспорту; г) під час посадки в транспорт та висадку з нього; д) під час перебування в транспортному засобі та переміщенні в ньому; *комунікативні* (отримання інформації про транспортну послугу на стадії укладання договору); *правові*: відсутність належної правової регламентації правовідносин з пере-

знення пасажирів різними видами транспорту, зокрема: 1) у визначенні правового статусу особи з інвалідністю чи обмеженою мобільністю; 2) застосуванні інструментів впливу на поведінку учасників правовідносин (приписів, зобов'язань, заборон, стимулів та санкцій); 3) 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. Їх усунення є запорукою забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю.

За визначенням А.М. Колодій, правовим статусом особи є юридично закріплене становище особи в державі й суспільстві, яке характеризується зв'язками особистості з державою та державно організованим суспільством [13]. 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). О.О. Кравчук виділив три рівні правового статусу фізичної особи: 1) як фізичної особи (людини і громадянина); 2) як фізичної особи-підприємця; 3) як самозайнятої особи. На його думку, особа може перебувати одночасно в кількох статусах, вступаючи в різні відносини [14, с. 194-196]. Така класифікація зумовлена вирішенням питань оподаткування. З різних причин особа може бути носієм різних прав та обов'язків та бути учасником різних відносин. Г.В. Самойленко також визначив рівні забезпечення прав пасажирів на основі ідеї людиноцентризму: як людини, як споживача транспортної послуги та як сторони договору [6, с. 95]. Продовжимо цей ряд підрівнем правового статусу особи з інвалідністю, обмеженою рухливістю, маломобільної особи чи з особливими потребами. Наразі спектр прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю за транспортним законодавством України є відмінним на різ-

них 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).

Окремими науковцями було 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 [15, с. 49]. І.М. Станкова висловила, що формування правового статусу споживача як спеціального продиктоване необхідністю забезпечення та захисту його прав [16, с. 4-5], а О.Ю.Черняк, - формуванням додаткових гарантій охорони прав і законних інтересів споживачів, які перебувають в нерівному становищі з виробниками та продавцями товарів, робіт та послуг [17].

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), які «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 обставин, характеристик, чи ознак. Погодимось з її підходом, що спеціальні статуси конкретизують

загальний конституційний в конкретній сфері суспільних відносин. Останній, конкретизуючись в конкретному правовідношенні, складає індивідуальний правовий статус особи в ньому [15, с. 48]. Закономірним є її висновок, що людина перебуває у стані споживання протягом усього життя. Водночас, вона є учасником різних відносин, що визначає взаємозв'язок її статусів між собою. Як наслідок, загальний правовий статус особи повинен бути наповнений додатковими спеціальними правами та обов'язками, що є проявом спеціального правового статусу та визначає особливе правове положення особистості, обумовлене її соціальним та суспільним призначенням [15, с. 49]. Загалом погоджуючись з даною аргументацією, визначаємо некоректність характеристики «соціального чи суспільного призначення особистості». Розуміємо, що автор мала на увазі роль людини в суспільному житті. Такою може бути роль споживача чи роль пасажирів і т.п. Закономірно, що таким «ролям» відповідають спеціальні правові статуси, конкретизовані щодо конкретного індивіда в конкретному правовідношенні.

О.В. Левада визначила, що поведінка людини як учасника суспільних відносин потребує належного правового регулювання за допомогою правових норм. Закономірно, що шляхом нормативної регламентації поведінки учасників суспільних відносин держава прагне їх врегулювати, встановлюючи ідеальну модель [18, с. 20]. Вважаємо, що вплив на поведінку учасників правовідносин забезпечується через механізм правового регулювання, елементами якого є правова норма та суб'єктивні права та обов'язки учасників правовідносин, які виникають на підставі юридичних фактів.

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 [6, 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 [6, с. 103]. О.М. Нечипуренко також визнав допустимість застосування до відносин з перевезення пасажирів Закону України «Про захист прав споживачів» споживчим характером відносин з перевезення пасажирів та необхідністю забезпечення прав пасажирів як слабкої сторони договору, відповідно, необхідністю додаткових гарантій публічно-правового характеру забезпечення його прав [2, с. 99]. Така позиція була підтримана і У.П. Гришко, яка зробила висновок, що виокремлення системи прав споживачів транспортних послуг має важливе значення для формування їх цивільно-правового статусу як повноправного суб'єкта транспортних відносин [4, с. 31]. Формально, лише ПК України в ч. 3 ст. 101 визначив, 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. Вважаємо, що дане положення має бути застосовано до перевезень пасажирів і на інших видах транспорту через пріоритетність дії спеціальної норми, якою є акти транспортного законодавства.

О.О. Старицька визначила, 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 [15, 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 визначено, що «спеціальний» правовий статус виконує по відношенню до загального або функцію його доповнення (надання додаткових прав, наприклад, прав споживача), або його обмеження. Загальний та спеціальний статуси перебувають у взаємозв'язку, конкретизуючи правове положення певної групи суб'єктів [17].

Вирішення питання забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю (як споживачів транспортної послуги) за договором перевезення неможливе без визначення особливостей їх правового статусу. Наявність у пасажирів різнорівневих правових статусів надає йому загальних прав, визначених 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], спеціалі-

зовані 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. Такими елементами спеціального рівня правового статусу особи є спеціальна право- та дієздатність такої особи та належні їй суб'єктивні права та обов'язки.

Погодимось з підходом О.Ю. Черняк, яка визначила, що специфіка цивільно-правового статусу споживача проявляється у двох особливостях: моменті виникнення у особи такого статусу та у наділенні її додатковими правовими можливостями в межах її спеціального правового статусу та що права та обов'язки споживача виникають на основі спеціальної цивільної правоздатності та на підставі відповідних юридичних фактів і реалізуються у конкретних правовідносинах [14, с. 8]. Визначення правового статусу пасажирів з інвалідністю детерміноване особливостями, які накладені спеціальним транспортним законодавством щодо особи з інвалідністю в транспортних відносинах. Так, момент виникнення у особи правового статусу пасажирів з інвалідністю пов'язується з моментом укладання договору перевезення пасажирів і не має особливостей. Наразі на різних видах транспорту різняться підходи законодавця до його визначення (посадкою до транспортного засобу чи придбанням квитка), що породжує дискусії серед науковців, які, до того ж, дискутують щодо визначення категорії «пасажир» (як особи, що перевозиться транспортом чи особи-стороні договору) [5, с. 185; 4, с. 222]. А от моменту припинення цього статусу уваги науковців практично не приділено. Таким варто визнати: 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. Вважаємо за необхідне закріпити на рівні ЦК України право на відмову пасажирів з інвалідністю від договору без фінансових втрат для нього у випадку неможливості здійснити поїздку через технічну непристосованість транспортного засобу до перевезення таких пасажирів.

Висновки. 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 поїздку 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. Відтак, визнання та закріплення прав пасажирів з інва-

лідністю, зокрема, право на доступність транспортної послуги, як важливої складової його правового статусу, має бути першим кроком

після визначення ідейних засад здійснення перевезень пасажирів у формуванні механізму забезпечення їх здійснення та захисту.

Аноатція

Категорія правового статусу особи традиційно розглядається через призму її конституційних прав. Проте, такий підхід є недостатньо виправданий і небезпідставно критикується науковцями, які займаються дослідженням правового статусу учасників відносин на прикладному рівні. Він дозволяє пізнати момент виникнення та припинення цього статусу у особи, визначити джерела його формування, закріплення та правової визначеності його змісту, який складають права та обов'язки такої особи. Втім, поодинокі дослідження правового статусу учасників окремих цивільних відносин дозволяють судити про започаткування такого підходу. Саме він дозволяє підійти комплексно до вирішення проблемних питань забезпечення та захисту прав тих учасників цивільних відносин, які прийнято називати «слабкою» стороною договору. Така «слабкість», попри декларування рівності учасників цивільних відносин, зумовлена їх ситуативною нездатністю впливати на формування чи визначення умов договору. Це є закономірним в умовах, коли суб'єкт підприємницької діяльності володіє важелями впливу на ситуацію, диктуючи споживачеві умови договору, на яких той або погоджується укласти договір, або ні. Закономірно, що законодавець вдався до нормативного впливу на поведінку учасників таких цивільних відносин (через призму цього дослідження – споживчих), визначаючи справедливий чи відносно справедливий баланс їх інтересів. Поведінка учасників таких відносин визначається правовим статусом особи, в якому в свою чергу, визначається зміст, характер, ступінь та міра її допустимої та необхідної (зобов'язаної) поведінки. Складність відносин в транспортній сфері компенсується намаганням законодавця на нормативному рівні, на рівні спеціальної норми визначити ту ідеальну модель поведінки учасників, яка на погляд законодавця є прийнятною, здатною забезпечити баланс, виражений в компромісі прав та інтересів перевізника та пасажирів. Наявність прогалів та протиріч, архаїзмів та недоліків транспортного законодавства має наслідком невизначеність їх правового статусу, зокрема, в сфері забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів з інвалідністю. Спроби закріпити окремі права пасажирів за договором позбавлені системності та фундаментально не вирішують завдання забезпечення прав пасажирів на рівну доступність транспортної сфери на рівні з іншими учасниками відносин з перевезення (пасажирів, які не є особами з інвалідністю). Потрібна концептуальна ідея, яка б була визначальною у вирішенні поставленого завдання забезпечення здійснення та захисту прав пасажирів за договором перевезення, яка була б основоположною у формуванні механізму забезпечення прав пасажирів з інвалідністю. Такою, на наше переконання, є ідея рівності прав та рівності можливостей у здійсненні прав пасажирів за договором перевезення, яка в транспортній сфері має трансформуватися в концепцію створення безбар'єрного середовища доступності транспортної послуги, яка б дозволяла пасажирам з інвалідністю самостійно здійснювати належне їй, відповідно до загального правового статусу, право на свободу пересування. Тож механізм правового регулювання відносин за договором перевезення пасажирів, в тому числі пасажирів з інвалідністю, має включати механізм забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю на основі ідеї рівної доступності транспорту, закріпленій в правовому статусі такої особи.

Ключові слова: договір перевезення пасажирів, пасажир, правовий статус пасажирів, право на свободу пересування, забезпечення прав пасажирів, здійснення прав, захист цивільних прав

Miniailo D.G. Determination of the legal status of passengers with disabilities as a stage in the formation of the mechanism for ensuring and protecting their rights under the passenger carriage contract

The category of a person's legal status is traditionally considered through the prism of his constitutional rights. However, such an approach is insufficiently justified and is rightly criticized by scientists who study the legal status of the participants in relations at the applied level. It allows you to know the moment of emergence and termination of this status in a person, to determine the sources of its formation, consolidation and legal certainty of its content, which consists of the rights and obligations of such a person. However, isolated studies of the legal status of participants in individual civil relations allow us to judge the initiation of such an approach. It allows a comprehensive approach to solving the problematic issues of ensuring and protecting the rights of those participants in civil relations, who are usually called the «weak» side of the contract. Such «weakness», despite the declaration of equality of participants in civil relations, is due to their situational inability to influence the formation or definition of the terms of the contract. This is natural in conditions where the subject of entrepreneurial activity has leverage over the situation, dictating to the consumer the terms of the contract, on which he either agrees to conclude the contract or not. It is natural that the legislator resorted to normative influence on the behavior of the participants of such civil relations (through the prism of this study – consumers), determining a fair or relatively fair balance of their interests. The behavior of the participants of such relations is determined by the legal status of the person, which, in turn, determines the content, nature, degree and measure of his permissible and necessary (obligatory) behavior. The complexity of relations in the transport sector is compensated by the effort of the legislator at the regulatory level, at the level of a special norm, to determine the ideal model of behavior of the participants, which, in the opinion of the legislator, is acceptable, capable of ensuring a balance expressed in the compromise of the rights and interests of the carrier and the passenger. The presence of gaps and contradictions, archaisms and shortcomings of transport legislation results in the uncertainty of their legal status, in particular, in the field of ensuring the exercise and protection of the rights of passengers with disabilities. Attempts to establish individual rights of the passenger under the contract are devoid of systematicity and fundamentally do not solve the task of ensuring the passenger's rights to equal accessibility of the transport sphere on a level with other participants in transportation relations (passengers who are not persons with disabilities). A conceptual idea is needed, which would be decisive in solving the task of ensuring the exercise and protection of the passenger's rights under the contract of carriage, which would be fundamental in the formation of the mechanism for ensuring the rights of passengers with disabilities. This, in our opinion, is the idea of equality of rights and equality of opportunities in the exercise of the rights of passengers under the contract of carriage, which in the field of transport should be transformed into the concept of creating a barrier-free environment for the accessibility of transport services, which would allow passengers with disabilities to independently exercise their rights, in accordance with the general legal status, the right to freedom of movement. Therefore, the mechanism of legal regulation of relations under the contract of carriage of a passenger, including a passenger with a disability, should include a mechanism for ensuring and protecting the rights of passengers with a disability based on the idea of equal access to transport, enshrined in the legal status of such a person.

Key words: contract of carriage of a passenger, passenger, legal status of a passenger, right to freedom of movement, provision of passenger's rights, exercise of rights, protection of civil rights

Список використаних джерел:

1. 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.).
2. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одес. нац. юрид. акад.. Одеса, 2008. 194 с.
 3. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
 4. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
 5. Лукасевич-Крутник І.С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України. : дис. ...д.ю.н. 12.00.03. НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України, Тернопільський національний економічний університет, Тернопіль, 2019. 502 с.
 6. 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.
 7. 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.
 8. 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.
 9. Банасевич І.І. Елементи цивільно-правового статусу споживача. Науковий вісник публічного та приватного права. 2019. Випуск 5. Том 1. С. 42-47.
 10. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. Київ: Правова єдність, 2009. 304 с.
 11. Яроцький В.Л. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання. *Право України*. 2010. №12. С. 18-24.
 12. 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.
 13. Конституційне право України: Мультимедійний навчальний посібник. https://arm.naiu.kiev.ua/books/konst_ru/rozdil/rozdil4.html (дата звернення: 15.01.2023 р.).
 14. Кравчук О.О. Три види правового статусу фізичної особи. *Вісник НТУУ. Політологія. Соціологія. Право*. 2017. Вип. ½ (33-34). С. 194-200.
 15. Старицька О.О. Поняття та критерії класифікації правового статусу споживача: теоретико-правове дослідження. *Юридичний вісник*. 2012. № 3(24). С. 48-52.
 16. Станкова І.М. Цивільно-правове регулювання захисту прав споживачів у сфері надання послуг. Дис. ...к.ю.н. спеціальністю 12.00.03. Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. 218 с.
 17. Черняк О.Ю. Класифікація прав споживачів за законодавством України та Європейського союзу. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2008-2/08coytes.pdf> (дата звернення: 15.01.2023 р.).
 18. Левада О. В. Пільги та обмеження в праві: загальнотеоретична характеристика: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Харків, 2019. 183 с.