

УДК 347:656]:[366.5-056.26]

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.1.38>

Д. О. Єрмоленко

д.ю.н., професор, професор кафедри цивільного права
ORCID 0009-0008-1334-5194

Запорізький національний університет, Україна

Д. М. Луц

к.ю.н., доцент, доцент кафедри цивільного права
ORCID 0000-0002-0691-5493

Г. В. Самойленко

Запорізький національний університет, Україна

д.ю.н., доцент, професор кафедри цивільного права
ORCID 0000-0002-9455-1553

Запорізький національний університет, Україна

ВИЗНАЧЕННЯ КАТЕГОРІЙ «РІВНІСТЬ» ТА «НЕДИСКРИМІНАЦІЯ» В КОНТЕКСТІ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРІВ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

У статті проведено дослідження проблеми забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за національним законодавством України. Визначено, що її вирішення повинне ґрунтуватися не на усуненні недоліків, прогалин та протиріч чинного законодавства, а на основі визначення основного методологічного підходу, який був би визначальним у формуванні механізму правового забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів. Визначено, що такий підхід має ґрунтуватися на соціальній моделі інвалідності, формалізований в праві в моделі правозахисного підходу (як підвиду соціальної моделі). Остання має в основі закріплену Загальною Декларацією прав людини ідею рівності людей (всі народжуються вільними та рівними у своїй гідності та правах). Споконвічна боротьба за права людини мала наслідком закріплення принципу рівності прав людини та основоположних свобод. Наразі виявилось, що особи з інвалідністю не завжди мають рівні з іншими людьми можливості у здійсненні зазначених прав, що спонукає до пошуку ідеї, моделі та механізму забезпечення рівності. Як наслідок, в Конвенції про права осіб з інвалідністю було закріплено принципи недискримінації, рівності можливостей та доступності. Визначено, що вони повинні бути визначальними при формуванні правового статусу пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів механізму. Обґрунтовано, що у сфері перевезень пасажирів «рівність» має визначати забезпечення рівних можливостей за наявності індивідуальних відмінностей, в той час як недискримінація, - заборону дискримінації: розрізнення, виключення чи обмеження здійснення пасажиром всіх прав людини й основоположних свобод нарівні з іншими пасажиром. Зроблено висновок щодо необхідності оновлення транспортного законодавства в частині забезпечення прав пасажирів з інвалідністю на основі переосмислення базового підходу, який має ґрунтуватися на принципах рівності (з новітнім змістовним наповненням) та недискримінації (як в частині заборони дискримінації, так і вимоги усунення бар'єрів для здійснення прав пасажиром з інвалідністю).

Ключові слова: *рівність, недискримінація, пасажир з інвалідністю, договір перевезення пасажирів, забезпечення прав пасажирів, споживач, сторона договору, рівність прав, інклюзія*

Постановка проблеми. В доктрині цивільного права, попри відсутність закріплення в статті 5 ЦК України серед засад цивільного

законодавства принципу рівності, останній вважається основним визначальним критерієм урегульованості відносин саме цивільним зако-

нодавством України. Такий підхід ґрунтується на положеннях ст. 1 ЦК України, яка до таких критеріїв відносить заснованість немайнових та майнових відносин (цивільних відносин) на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників. Формальна визначеність рівності учасників цивільних відносин обмежується рівністю їх прав, проте, не визначає їх фактичну рівність, що в своїй основі має, в першу чергу, нерівність майнову. В сфері підприємницьких відносин неодноразово науковцями зверталася увага на фактичне правове положення споживача як слабкої сторони договору, яка, як правило, не має можливості диктувати умови договору контрагенту-суб'єкту підприємництва (сильній стороні договору), що дало підстави для висновку про нерівне становище підприємця та споживача. Почасті ситуація була вирішена шляхом імперативного обмеження правомочностей сильної сторони договору та забезпечення справедливого балансу інтересів підприємця та споживача. Більшість споживчих відносин було врегульовано Законом України «Про захист прав споживачів». Водночас, серед сфер, які забезпечені власним спеціальним законодавством, стала сфера транспортного права. На рівні правил перевезень пасажирів на різних видах транспорту було нормативно визначено права пасажирів та кореспондовані їм обов'язки перевізників. Проте, суттєвим недоліком залишається відсутність єдиного підходу до забезпечення прав пасажирів з інвалідністю на різних видах транспорту. В цьому контексті відкритим залишається вибір базового концепту забезпечення їх прав, який, як вбачається, має ґрунтуватися на забезпеченні двох полярних принципів – рівності та недискримінації. Адже вони хоч і є двома сторонами однієї медалі, проте, слугують одній меті – забезпеченню рівності прав пасажирів з інвалідністю з іншими пасажирами, які не мають фізіологічних чи анатомічних вад (руху, слуху, зору).

Стан дослідження. Забезпеченню та захисту прав споживачів з особливими потребами не була приділена належна увага в царині цивільно-правової науки. Попри численні дослідження проблем захисту прав споживачів, серед яких: Осетинської Г.А. «Цивільно-правовий захист прав споживачів за законодавством України» (2006)[1], Письменної О.П. «Правовідносини, що виникають у зв'язку з порушенням прав споживачів внаслідок недоліків товарів, робіт (послуг)» (2007)[2], Рябченко Ю.Ю. «Судовий

захист прав споживачів» (2009)[3], Черняк О.Ю. «Цивільно-правовий статус споживача у контексті адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (2011)[4], Колісникової Г.В. «Зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої споживачам» (2013)[5], Коршакової О.М. «Захист прав споживачів житлово-комунальних послуг» (2014)[6], та відносин в транспортній сфері, які виникають у зв'язку з перевезенням пасажирів, зокрема, Гришко У.П. «прав споживачів транспортних послуг» (2017) [7], Лукасевич-Крутник І.С. «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України» (2019)[8], Самойленко Г.В. «Договір перевезення пасажирів : теорія та практика забезпечення прав пасажирів» (2021)[9], Ніколаєнко І.Р. «Захист прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні» (2022)[10], проблема забезпечення та захисту прав осіб з інвалідністю в споживчій, та безпосередньо, в транспортній сфері, залишилася невирішеною. Втім, Лукасевич-Крутник І.С., Самойленко Г.В. та Ніколаєнко І.Р. поставили низку питань, пов'язаних з визначенням окремих проблем забезпечення прав пасажирів з інвалідністю, проте, вони мають фрагментарний, а не комплексний характер, що зумовлене специфікою предмета їхніх досліджень. Низький рівень нормативного забезпечення прав пасажирів з інвалідністю не сприяє здійсненню ними належного права на свободу пересування. Відсутність глибоких наукових досліджень проблем забезпечення прав пасажирів з інвалідністю, попри наявність ідеї «безбар'єрного середовища», яка б мала ґрунтуватися на певних основоположних началах, має наслідком відсутність системної законодавчої роботи з вирішення проблем пасажирів з інвалідністю, а відтак, відсутність гарантій прав таких осіб. Тож дослідження відносин з перевезення пасажирів з інвалідністю в контексті забезпечення їх прав є назрілим та актуальним.

Мета статті. Визначити особливості механізму забезпечення прав пасажирів з інвалідністю та внести пропозиції з його удосконалення на основі методологічного підходу, який базується на ідеї забезпечення рівності та недискримінації в сфері діяльності транспорту, який є основним інструментом здійснення особою права на свободу пересування.

Виклад основного матеріалу. В доктрині цивільного права науковці все частіше звертаються до теорії природних прав людини,

що зумовлене нездатністю позитивного права своєчасно реагувати на запити людини в сучасних цивілізаційних умовах. Загалом же право, як система ідей про належне та справедливе є динамічним, на відміну від права позитивного, яке проходить шлях усвідомлення проблем правового регулювання, формування ідей їх вирішення та нормативного втілення їх у життя. Водночас, воно окреслює мету, ідеальну модель правовідносин, правового статусу особи, механізму їх правового регулювання та засоби їх досягнення. Об'єктивно, що в сфері перевезень пасажирів рівень забезпечення прав пасажирів з інвалідністю наразі є мінімальним і не задовольняє їх потреб. Серед гарантій здійснення ними своїх прав як пасажирів за договором перевезення на сьогоднішній день вже відсутні гарантовані раніше в транспортному засобі місця для пасажирів з дітьми та з інвалідністю, а попри декларування на автомобільному транспорті застосування вимог про квоту транспортних засобів, пристосованих для посадки та висадки пасажирів з інвалідністю, ситуація за останні кілька десятиріч років істотно не змінилася. Збройна агресія РФ проти України та українського народу збільшує кількість осіб з особливими потребами, як з вадами опорно-рухового апарату, так і вадами органів зору та слуху. Усвідомлення високого ступеню ризиків під час проведення як бойових дій для військовослужбовців, так і під час варварських терористичних актів армії РФ проти цивільного населення України всупереч вимог міжнародного права дало новий поштовх для роздумів щодо правового статусу осіб з інвалідністю, адже ніхто наразі не є «застрахованим» не стати жертвою російського терору. За визначенням О. Зеленської в контексті відновлення країни та допомоги постраждалим в протезуванні, має йтися про відновлення країни та людей, які, як громадяни нашої країни, повинні мати рівний доступ до гідного та якісного життя [11]. Ставлячи себе на місце особи з інвалідністю як пасажирів починаєш розуміти всі складнощі, з якими доводиться стикатися таким особам – від придбання квитка і посадки до транспортного засобу до перебування в ньому і висадки, не говорячи вже про пошук підходящого маршруту особами з вадами зору чи слуху. Йдеться не про комфорт, про який йшлося в праці Мінченка А.О., який, опираючись на положення п. 38.5 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, в яких ставилася умова про зручність

для придбання квитків пасажирами з інвалідністю кас на вокзалах залізничних станцій, визначив «комфорт» додатковою умовою договору перевезення пасажирів залізничним транспортом [12, с. 103], ні про сингулярні вирішення окремих проблем пасажирів з інвалідністю у здійсненні ним своїх прав як сторони договору на основі надання додаткових прав таким пасажирам та кореспондованих їм обов'язкам перевізника. Йдеться про формування загального правила, яке має ґрунтуватися на ідеях сприятливого навколишнього середовища існування та діяльності людини з додатковими чи особливими потребами. Але його формування не має бути самоціллю, - а лише засобом досягнення мети забезпечення спроможності пасажирів з інвалідністю в здійсненні своїх прав.

Ідея визначення, що в процесі виконання договору перевезення пасажирів останній здійснює належне йому право на свободу пересування, з чого зроблено висновок, що зазначений договір є одним із способів здійснення зазначеного права, належить Г.В. Самойленку. Ним було визначено необхідність закріплення права на мобільність та доступність транспорту на недискримінаційній основі [9, с. 109, с. 12]. Водночас, дана теза не набула своєї достатньої аргументації та формалізації. Вбачаємо, що її підґрунтям має стати ідея рівності, закладена в Загальній Декларації прав людини, згідно ст. 1 якої всі люди народжуються вільними і рівними у своїй гідності та правах [13]. Г.В. Самойленку також обґрунтував позицію щодо необхідності забезпечення прав пасажирів, включно пасажирів з інвалідністю. Визначаючи фактори комплексного інституційного забезпечення прав пасажирів, ним зроблено висновок, що національне транспортне законодавство містить недоліки порівняно з відповідним забезпеченням прав пасажирів за правом ЄС і потребує свого удосконалення [14, с. 59] Принагідно зазначимо, що ст. 2 зазначеної Декларації істотним чином обмежила правові можливості особи в контексті поняття «рівності», чому не була приділена належна увага в той час, адже в той історичний період ставилося завдання закріплення прав особи, що мало на меті забезпечити правову охорону природних прав людини, що вже було значним досягненням, - формування інституту наднаціональної правової охорони та захисту прав людини.

Підписання Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю 2006 р. [15] та Факультативного протоколу ознаменувало новий етап у становленні

прав людини. Конвенція дозволила відійти від існуючих підходів до інвалідності як медичної проблеми та від підходів, заснованих на співчутті чи милосерді та перейти до підходу «можливостей», які ґрунтуються на правах людини.

За визначенням Наванетхем Піллей, в багатьох державах до осіб з інвалідністю застосовується «благодійний» підхід, який ґрунтується на розумінні «нездатності» особи самостійно здійснювати свої права через наявні фізіологічні порушення, що спонукає «благодійників» допомагати таким особам, зокрема, матеріально. Водночас, особа залишається відстороненою від політичного, соціального чи культурного життя. Тому інвалідність сприймається як індивідуальна проблема особи, а не як проблема непристосованості навколишнього середовища для життєдіяльності таких осіб. Згідно з цією моделлю, люди з обмеженими можливостями не контролюють власне життя, практично не беруть в ньому участі і вважаються тягарем для суспільства [16, с. 9]. Наразі у світі відбувається перехід до «соціальної» моделі інвалідності, основними ідеями якої є: 1) інвалідність є наслідком взаємодії людини з вадами та особливими потребами з середовищем, яке не враховує її особливостей та індивідуальних потреб; 2) основною проблемою є наявність перешкод, які слід усунути для можливості людиною з інвалідністю самостійно здійснювати свої права; 3) інвалідність слід розглядати як наслідок хибної організації суспільства, не здатного сприйняти та забезпечити можливість кожної особи рівною мірою з іншими членами суспільства здійснювати свої права; 4) завдання суспільства – створити рівні умови для можливості кожного бути інклюзивним (включеним) в усі соціальні процеси, мати можливість безперешкодно здійснювати свої права незалежно від індивідуальних особливостей.

В правовій царині соціальна модель інвалідності набула правової форми, яка наразі визначається науковцями правозахисним підходом. Розуміння прав особи з інвалідністю на рівне здійснення своїх прав нарівні з іншими учасниками цивільних відносин покладає на державу та суспільство певні обов'язки, щоправда, більше моральні, аніж закріплені в актах національного законодавства, зокрема, транспортного, основним серед яких є усунення бар'єрів як дискримінаційних.

В міжнародних правових актах, які є визначальними джерелами наднаціонального механізму охорони прав людини декларується рів-

ність та заборона дискримінації за певними ознаками: в Загальній Декларації прав людини, - рівність у гідності та правах (ст. 1), право на рівність на захист від дискримінації (ст. 7), в Європейській конвенції про захист прав людини і основоположних свобод, - забезпечення користування правами та свободами без дискримінації за будь-якою ознакою (ст. 14) [17], в міжнародному Пакті про політичні і громадянські права, - рівних і невід'ємних прав їх є основою свободи, справедливості і загального миру, рівність перед законом і право без будь-якої дискримінації на рівний захист закону (ст. 26) [18]. Та попри різні підходи до категорій «рівності» та «недискримінації» в цих документах, в уяві багатьох людей вони сприймаються майже як тотожні. Варто погодитися з точкою зору Наванетхем Піллей, що недискримінація та рівність насправді є лицьовою та зворотною стороною однієї монети: недискримінація є, по-суті, боротьбою з дискримінацією, з тими причинами, які існують в суспільстві, породжуючи нерівність. Зазвичай, намагання усунути ці причини має на меті запобігання дискримінації і, таким чином, забезпечення рівності. Водночас, сама по собі категорія «рівності», попри уяву про «тотожне» чи «ідентичне», є полісемічною, адже рівність прав не визначає ідентичність чи тотожність людей. Напроти, всі люди індивідуальні та різноманітні. Тож для рівності прав може існувати потреба в різних підходах чи ступенях їх забезпечення та здійснення (різне поводження з різними людьми через притаманні їм відмінності) [16, с. 95-96]. Погодимось з його баченням, що в такому випадку різне ставлення до людей може сприйматися як дискримінація. Проте, таке різне ставлення може бути навпаки, проявом забезпечення рівних можливостей кожної людини в залежності від її індивідуальних особливостей. Як зазначає він, для того, щоб рівність стала реальністю, може знадобитися прийняти різні стратегії для різних людей [16, с. 96]. Таким прикладом може бути закріплені нормативно в актах транспортного законодавства положення про надання допомоги пасажиром з інвалідністю в посадці до транспортного засобу та висадки з нього та ін. Прикладом є покладання на провідника (стюарта) обов'язку під час посадки/висадки та проїзду у вагоні провідник надання за потреби допомоги особам з інвалідністю, які використовують технічний або інший засіб реабілітації (крісло колісне, ходунки, милиці, палиці тощо), та з порушеннями зору щодо: посадки/висадки

особи, яка використовує крісло колісне, разом із зазначеним засобом пересування у/з вагон(а); доставки ручної поклажі під час посадки/висадки у/з вагон(а) до/від місця, зазначеного у проїзному документі; розташування технічного або іншого засобу реабілітації (крісло колісне, ходунки, милиці, палиці тощо) у спеціалізованих купе та на спеціально виділених місцях; доставки та застилання постільних речей у вагонах з місцями для лежання у разі сплати за бажанням пасажирів їх вартості; замовлення продуктів харчування за наявності в поїзді вагона-ресторану чи буфету (п. 38.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України) [19]. Змістовно право пасажирів з інвалідністю на допомогу закріплено і на інших видах транспорту (пп.18, 21 п. 147 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [20], п. 18 Глави 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [21]). Така турбота щодо осіб з інвалідністю може сприйматися як дискримінаційні дії по відношенню до пасажирів, які не мають вад, проте, це не так. Така допомога спрямована на забезпечення особами з певними фізичними вадами у можливості здійснення ними окремих особистих немайнових прав особи, серед яких, - право особи на свободу пересування, на задоволення фізичних потреб (у харчуванні чи відвідуванні туалету), на безпеку, на охорону здоров'я, на інформацію, тощо. Щодо останнього на залізничному транспорті п. 38.9 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України на перевізника покладено обов'язок забезпечення осіб з інвалідністю з порушеннями зору та слуху наявністю інформації з використанням звукових та візуальних систем повідомлення, а за зверненням таких осіб - усно і безоплатно надавати інформацію, яка стосується як перевезення, так і допоміжних послуг, включно розміщення у кімнатах відпочинку, робот камер схову та багажних відділень та ін.

Аналіз актів транспортного законодавства України дає підстави для висновку, що на різних видах транспорту ступінь забезпечення доступності інфраструктури, транспорту та інформації для пасажирів з інвалідністю різниться. Так, наприклад, якщо на повітряному транспорті на експлуатанта аеропорту або агент з обслуговування покладено обов'язок забезпечити пасажирів в аеропорту візуальною та/або акустичною інформацією, необхідною як для здійснення

поїздки, так і щодо сервісу обслуговування з чітким переліком такої інформації (п. 1 Глави 1 Розділу VII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу), то на залізничному транспорті закріплена вимога щодо наявності інформації в звуковій та візуальній формі без визначення змісту такої інформації та без правових наслідків порушення такої вимоги, а на автомобільному транспорті взагалі закріплено вимогу до автостанцій щодо надання інформації 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 (п. 122 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [20]) через систему гучного мовлення, що через відсутність вимоги щодо візуального сповіщення ставить у нерівне становище тих пасажирів, які мають вади слуху у порівнянні з іншими пасажирами, які не мають подібних вад чи мають вади зору. Такі дії мають дискримінаційний характер і визначають нерівні умови, в яких пасажирів здійснюють свої рівні права.

Не конкретизуючи сфер життєдіяльності людини, ст. 3 Конвенції про права осіб з інвалідністю закріпила принципи: а) поваги до притаманного людині достоїнства, її особистої самостійності, зокрема свободи робити власний вибір, і незалежності; б) недискримінації; в) повного й ефективного залучення та включення до суспільства; г) поваги до особливостей осіб з інвалідністю і прийняття їх як компонента людської різноманітності й частини людства; д) рівності можливостей; е) доступності та ін. [15]. Не декларуючи рівності прав, Конвенція концентрувала увагу на тих аспектах, які потребували свого вирішення шляхом регламентації принципів недискримінації та рівності можливостей. В транспортній сфері рівність можливостей визначається в забезпеченні не лише заборону дискримінації (покладанням негативного обов'язку), але й доступності та безбар'єрності (покладанням позитивного обов'язку створення для того необхідних умов). Наразі принцип чи вимога недискримінації набули більш широкого змісту, який охоплює не лише заборону дискримінаційних дій, оскільки дискримінація заважає людям з інвалідністю користуватися своїми правами нарівні з іншими людьми, але й сприяння рівності, передбачає застосування

захисних заходів проти прихованої дискримінації та можливої дискримінації в майбутньому. Стаття 2 Конвенції про права осіб з інвалідністю визначає «дискримінацію за ознакою інвалідності» як будь-яке розрізнення, виключення чи обмеження з причини інвалідності, метою або результатом якого є применшення або заперечення визнання, реалізації або здійснення нарівні з іншими всіх прав людини й основоположних свобод у політичній, економічній, соціальній, культурній, цивільній чи будь-якій іншій сфері [15]. Наразі визначено дві форми дискримінації: *de jure* та *de facto*. Якщо перша визначає прямі обмеження прав особи, які забороняють чи унеможливають здійснення особою своїх прав, то в останньому йдеться про фактичну неможливість такого здійснення. Так, в наведених вище випадках відсутня заборона на отримання інформації пасажиром з інвалідністю в доступній для них формі, проте, поза межами нормативних гарантій їх прав таке здійснення є неможливим чи ускладненим.

Висновки. Наведені аргументи дають підстави для висновку, що чинне законодавство України не містить нормативних обмежень у здійсненні прав пасажиром з інвалідністю, не містить прямих дискримінаційних норм. Водночас, відсутність нормативних гарантій прав пасажирів з інвалідністю не забезпечує рівності їх як учасників транспортного процесу, як сторони договору перевезення пасажиром. Такі гарантії повинні забезпечувати рівність можливостей пасажирів шляхом усунення бар'єрів, які заважають у вільному, рівному та безперешкодному здійсненні ними своїх прав і як сторони договору, і як носія особистих немайнових прав особи при укладанні, виконанні та припиненні договору перевезення пасажиром. При тому, принцип рівних можливостей не повинен зводитися до доступності однакових можливостей для всіх, оскільки це знову зможе призвести до нерівності. Відтак, рівність, зокрема, у сфері перевезень пасажирів, змістовно має визначати забезпечення рівних можливостей за наявності індивідуальних відмінностей, в той час як недискримінація є лише заборонаю дискримінації як вчинення дій, які полягають у розрізненні, виключенні чи обмеженні здійснення пасажиром нарівні з іншими всіх прав людини й основоположних свобод. Відтак, закономірним є висновок про необхідність оновлення транспортного законодавства в частині забезпечення прав пасажирів з інвалідністю на основі переосмислення базового підходу, який має

ґрунтуватися на принципах рівності (з новітнім змістовним наповненням) та недискримінації (не лише в частині заборони дискримінації, але й як вимоги усунення бар'єрів у здійсненні прав пасажиром з інвалідністю).

Список використаних джерел:

1. 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.
2. Письменна О.П. Правовідносини, що виникають у зв'язку з порушенням прав споживачів внаслідок недоліків товарів, робіт (послуг) : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Одеська національна юридична академія, 2007. 199 с.
3. Рябенко Ю.Ю. Судовий захист прав споживачів : автореф. ...канд дисертації 12.00.03. Київ, Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Академії правових наук України, 2009. 20с.
4. Черняк О.Ю. Цивільно-правовий статус споживача у контексті адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : автореф. канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Академії правових наук України, 2011. 19 с.
5. Колісникова Г.В. Зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої споживачам : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». Харків, 2013. 200 с.
6. Коршакова О.М. Захист прав споживачів житлово-комунальних послуг: цивільно-правовий аспект : дис. ...канд. юрид. наук. 12.00.03. Харків, 2014. 205 с.
7. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
8. 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.
9. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажиром : теорія та практика забезпечення прав пасажиром. Дис. ...доктора юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2021. 567 с.
10. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажиром за договором перевезення у міському та приміському сполученні. Дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. Запоріжжя, Тернопіль, 2022. 269 с.
11. Зеленська О. Під час війни впровадження безбар'єрності набуло ще більшого зна-

- чення. URL: <https://koda.gov.ua/pid-chas-vijny-vprovadzhennya-bezbaryernosti-nabulo-shhebilshogo-znachennya-olena-zelenska/>
12. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
 13. Загальна Декларація прав людини : Документ ООН від 10.12.1948 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015
 14. Самойленко Г.В. Інституційне забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2019. № 3-4. С. 52-61.
 15. 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
 16. Navanethem Pillay. Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. Guía de formación. Serie de capacitación profesional N° 19. URL : https://www.ohchr.org/Documents/Publications/CRPD_TrainingGuide_P-TS-19_sp.pdf
 17. 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
 18. Міжнародний пакт про громадянські і політичні права. Документ ООН від 16.12.1966 р. (дата ратифікації 19.10.1973 р.). URL : http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043/ed19731019
 19. 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>
 20. 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>
 21. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 р. № 1239. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10>

Yermolenko D. O., Luts D. M., Samoilenko G. V. Definition of the categories «equality» and «non-discrimination» in the context of solving the problem of ensuring the rights of passengers with disabilities under the passenger transport contract

The article examines the problem of ensuring the rights of passengers with disabilities under the national legislation of Ukraine. It was determined that its solution should be based not on the elimination of shortcomings, gaps and contradictory legislation, but on the basis of defining the main methodological approach, which would be decisive in the formation of the mechanism of legal protection of the rights of passengers with disabilities under the passenger transport contract. It was determined that such an approach should be based on the social model of disability, formalized in law in the model of the human rights approach (as a subspecies of the social model). The latter is based on the idea of human equality enshrined in the Universal Declaration of Human Rights (everyone is born free and equal in their dignity and rights). The primordial struggle for human rights resulted in the consolidation of the principle of equality of human rights and fundamental freedoms. Currently, it turned out that persons with disabilities do not always have the same opportunities as other people in exercising these rights, which prompts the search for an idea, model and mechanism for ensuring equality. As a result, the principles of non-discrimination, equal opportunities and accessibility were enshrined in the Convention on the Rights of Persons with Disabilities. It was determined that they should be decisive in forming the legal status of passengers with disabilities under the contract of carriage of the passenger of the mechanism. It is substantiated that in the field of passenger transportation, «equality» should define the provision of equal opportunities in the presence of individual differences, while non-discrimination - the prohibition of discrimination: distinguishing, excluding or restricting the exercise of all human rights and fundamental freedoms by passengers on an equal basis with other passengers. A conclusion was made regarding the need to update transport legislation in terms of ensuring the rights of passengers with disabilities based on rethinking the basic approach, which should be based on the principles of equality (with the latest content) and non-discrimination (both in terms of the prohibition of discrimination and the requirement to remove barriers to rights of a passenger with a disability).

Key words: equality, non-discrimination, passenger with disabilities, contract of carriage of a passenger, provision of passenger rights, consumer, party to the contract, equal rights, inclusion.