

**ПРИНЦИП РІВНОСТІ ТА НЕДИСКРИМІНАЦІЇ В МЕХАНІЗМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА****THE PRINCIPLE OF EQUALITY AND NON-DISCRIMINATION IN THE MECHANISM FOR ENSURING THE RIGHTS OF PASSENGERS WITH DISABILITIES UNDER THE PASSENGER CARRIAGE CONTRACT**

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

Договір перевезення пасажирів традиційно сприймається через призму розподілу основних обов'язків між його сторонами – перевізником та пасажиром. Такими є доставка пасажирів до пункту призначення та оплата вартості проїзду. Притому, упускається необхідність забезпечення здійснення пасажиром особистих немайнових прав фізичної особи, які є елементом загального правового статусу такої особи. Закономірно, що пасажир, перебуваючи в транспортному засобі, обмежується в своїй правотворчості, зокрема, в свободі пересування, що продиктовано необхідністю забезпечення його безпеки. Інша проблема стосується можливості особливої категорії пасажирів здійснити поїздку за договором перевезення пасажирів на умовах рівності та недискримінації. Йдеться про пасажирів з інвалідністю, які внаслідок певних фізичних вад позбавлені можливості здійснити поїздку самостійно, без сторонньої допомоги нарівні з іншими пасажирами чи можливість здійснення такої поїздки є ускладненою бар'єрністю. Попри певну увагу законодавця до проблем осіб з інвалідністю наразі, на жаль, проблема здійснення права на свободу пересування не розглядається через призму необхідності, у відповідності до положень Загальної декларації прав людини 1948 р., забезпечити повагу до людської гідності через забезпечення рівності та недискримінації не лише у правах, але й у можливостях пасажирів з інвалідністю здійснити поїздку за договором перевезення пасажирів. У кращому випадку йдеться про інклюзію як загальну ідею включення осіб з інвалідністю у всі сфери суспільного буття як прояву ідеї гуманізму. Обґрунтовуємо, що забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів має бути не проявом жесту гуманності до таких осіб, а реалізацією рівності їх прав та недискримінації. Адже всі люди народжуються вільними та рівними у своїй гідності та правах. Ця рівність має забезпечуватися на транспорті в рівності, яка забезпечується доступністю: транспортної послуги та транспортної інфраструктури, інформації про транспортну послугу та про можливу допомогу на транспорті.

**Ключові слова:** пасажир, пасажир з інвалідністю, право на свободу пересування, договір перевезення пасажирів, рівність, недискримінація, рівність можливостей, доступність, захист цивільних прав.

The contract of carriage of a passenger is traditionally perceived through the prism of the distribution of main responsibilities between its parties - the carrier and the passenger. These are the delivery of the passenger to the destination and the payment of the fare. Moreover, the need to ensure the passenger's exercise of personal non-property rights of an individual, which is an element of the general legal status of such an individual, is omitted. It is natural that a passenger, being in a vehicle, is limited in his rights, in particular, in freedom of movement, which is dictated by the need to ensure his safety. Another problem concerns the possibility of a special category of passengers to make a trip under a contract of carriage of a passenger under conditions of equality and non-discrimination. We are talking about passengers with disabilities who, due to certain physical disabilities, are deprived of the opportunity to make a trip independently, without outside help, on an equal basis with other passengers, or the possibility of making such a trip is a complicated barrier. Despite the legislator's certain attention to the problems of persons with disabilities at the moment, unfortunately, the problem of exercising the right to freedom of movement is not considered through the prism of the need, in accordance with the provisions of the Universal Declaration of Human Rights of 1948, to ensure respect for human dignity by ensuring equality and non-discrimination not only in rights, but also in the possibilities of passengers with disabilities to make a trip under the passenger transportation contract. In the best case, it is about inclusion as a general idea of including persons with disabilities in all spheres of social life as a manifestation of the idea of humanism. We justify that ensuring the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage of a passenger should not be a gesture of humanity towards such persons, but the realization of the equality of their rights and non-discrimination. After all, all people are born free and equal in their dignity and rights. This equality must be ensured in transport in the equality provided by the availability of: transport service and transport infrastructure, information about the transport service and possible assistance in transport.

**Key words:** passenger, passenger with disabilities, right to freedom of movement, contract of carriage of a passenger, equality, non-discrimination, equal opportunities, accessibility, protection of civil rights.

**Постановка проблеми.** Сучасна епоха мала стати епохою прав людини. Загальна Декларація прав людини 1948 р. [1] ознаменувала її початок. Та попри поступальний рух в напрямку визнання, закріплення та забезпечення прав людини, він наразі не є закінченим та перебуває в стадії формування. Стаття 3 Конституції України, яка визнала людину, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю, має також декларативний характер. Вона також визначила, що права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Стаття 24 Конституції України закріпила рівність конституційних прав і свобод перед законом та визначила неможливість 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. Правова доктрина, розвиваючись, виявляє нові рівні невідомого. Подолавши проблему нерівності, сучасна цивілізація доходить розу-

міння щодо відмінності категорій рівності прав та рівності можливостей. Наразі здійснення прав пасажирів з інвалідністю, не обмежених дискримінаційними чи «іншими ознаками» в поведінці перевізника, може бути неможливим чи ускладненим через відсутність необхідних для того налаштувань, механізмів та пристосувань. Йдеться про необхідність покладання на перевізника та адміністрації вокзалів, портів, станцій та ін. обов'язку забезпечення створення умов рівного здійснення пасажирами свого права на свободу пересування, вільного та рівного, без необхідності подолання бар'єрів в отриманні інформації, доступу до інфраструктури та транспорту, надавання з його допомогою транспортних послуг. У сфері забезпечення прав осіб з інвалідністю ця концепція трансформувалася в концепцію інклюзії, яка ґрунтується на соціальній моделі інвалідності і передбачає (включеність) особи з інвалідністю у всі сфери людського буття, яка в транспортній сфері породила запропоновану Г.В. Самойленком парадигму безбар'єрності та доступності транспорт-

ної послуги для таких пасажирів, в якій він обґрунтував право особи на доступність та здійснення перевезення на недискримінаційній основі [2, с. 12]. Нажаль, її впровадження в акти транспортного законодавства відбувається дуже повільно, вибірково на різних видах транспорту, здебільшого під впливом євроінтеграційних процесів та в процесі адаптації національного транспортного законодавства до законодавства ЄС у сфері діяльності транспорту та захисту прав пасажирів. Перевезення пасажирів різними видами транспорту, які здійснюються на підставі договору перевезення пасажирів, є одним із способів здійснення людиною права на свободу пересування. Правове становище пасажирів як слабкої сторони договору потребує нормативного забезпечення його прав як рівного учасника цивільних відносин. Проблема правового становища пасажирів з інвалідністю полягає у тому, що існує необхідність забезпечення рівності прав та можливостей їх здійснення нарівні з іншими пасажирами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сфері перевезень пасажирів було здійснено низку досліджень. Серед захищених дисертацій варто відзначити роботи: О.М. Нечипуренка «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) [3], А.О. Мінченка «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) [4], Р.Б. Сірко «Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України» (2012) [5], У.П. Гришко «Захист прав споживачів транспортних послуг» (2017) [6], Г.В. Цірат «Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції» (2019) [7], І.С. Лукасевич-Крутник «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України» (2019) [8], Г.В. Самойленка «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» (2020) [2], О.П. Голенко «Правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом» (2021) [9], І.Р. Ніколаєнка «Захист прав пасажирів за договором перевезення у міському та приміському сполученні» (2021) [10] проте, лише деякі з них торкнулися окремих питань забезпечення та захисту прав пасажирів.

Забезпечення та захист прав пасажирів з інвалідністю залишилося осторонь уваги більшості науковців, а висвітлені питання стосуються лише окремих з наявних проблем. Так, якщо А.О. Мінченко розглядав його через призму категорії «комфортність» [4, с. 103], то в праці Г.В. Самойленка звертається увага на пасажирів з інвалідністю як особливої категорії пасажирів та ставиться питання щодо визнання та закріплення права на доступність транспорту для них [2, с. 541]. Забезпечення здійснення цього права він вбачає в проведенні державою політики створення середовища, сприятливого для здійснення своїх прав особами з особливими потребами [2, с. 267].

І.Р. Ніколаєнко в дисертаційному дослідженні визначив підходи до забезпечення прав пасажирів з обмеженою мобільністю (осіб з інвалідністю, вагітних, осіб похилого віку, батьків з дітьми в колясках, тощо) при перевезеннях в міському та приміському сполученні в частині визначення необхідності закріплення нормативних гарантій прав таких пасажирів на здійснення перевезення на недискримінаційній основі. Нажаль, ці підходи обмежилися пропозицією визнання прав пасажирів з обмеженою мобільністю та пропозицією покладання санкцій на перевізника у вигляді субсидіарного зобов'язання сплати компенсації постраждалому пасажирі в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян та його правом вимоги компенсації шкоди [10, с. 11-12]. З наведеного витікає обмеження вирішення питань перевезень на недискримінаційній основі осіб з обмеженою мобільністю, до яких він відніс і осіб з інвалідністю. Вбачається, що при тому упу-

щено окрім вад руху вади слуху та зору, які також обмежують пасажирів з інвалідністю в їх можливості здійснення поїздки за договором перевезення пасажирів. До того ж, не розкрито зміст застосованої ним категорії «перевезення на недискримінаційній основі». Наведене дає підстави для висновку, що наразі цілісне дослідження, спрямоване на вирішення проблем забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю відсутнє, а проблемні питання наукового та практичного рівнів потребують свого вирішення.

**Основний виклад матеріалу.** Закріплення в ст. 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» [11] покладання на підприємства, організації та фізичних осіб - підприємців, що здійснюють транспортне обслуговування населення зобов'язання забезпечити спеціальне обладнання транспортних засобів, вокзалів, аеропортів та інших об'єктів, яке б дало змогу особам з інвалідністю безперешкодно користуватися їх послугами глобально не вирішило питання забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю. 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. [12], в якій хоч і було сформульовано принципи безбар'єрності та доступності увага сконцентрована на доступності транспорту та упушено питання доступності транспортної інфраструктури, інформації про транспортну послугу та про надавану допомогу; допомоги; її доступності для осіб з інвалідністю, а не лише маломобільної групи населення.

В основі національної правової системи лежить правовий позитивізм, який вимагає не лише визнання їх прав, але й їх нормативного закріплення та гарантій здійснення прав та їх захисту.

Непослідовність законодавця та відсутність наукових досліджень означеної проблеми є взаємопов'язаними. Необхідна концепція визначення прав пасажирів з інвалідністю та гарантій їх здійснення. Наявність ефективного захисту прав пасажирів тут вбачається як одна з гарантій прав пасажирів. Вбачаємо, що в контексті забезпечення прав пасажирів підхід, позбавлений концептуальної ідеї, парадигми, на якій має ґрунтуватися механізм забезпечення та захисту прав пасажирів з інвалідністю, приречений на безкінечний процес безсистемного вирішення окремих проблемних питань. Він не здатен забезпечити ефективного вирішення проблем пасажирів з інвалідністю.

Такою основоположною ідеєю пропонуємо визначити ідею рівності прав та можливостей пасажирів з інвалідністю, яка ґрунтується на принципах рівності та недискримінації.

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 дві 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).

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 пасажир здійснити поїздку «без ускладнень», вільно, нарівні з іншими пасажирями. Останній фактор і має бути визначальним. Позитивним є підхід законодавця, застосований в Главі 1 Розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [13], якою визначено не лише особливості перевезень пасажирів з інвалідністю, але й з обмеженою рухливістю.

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. Натомість в 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 [14]. Ключовим, як бачимо, в такому визначенні є не інвалідність, а ступінь рухливості особи у зв'язку з використанням транспортного засобу при порушенні здоров'я пасажирів 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.

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 залежності від наявності функціональних розладів здоров'я такого пасажирів та можуть передбачати здійснення субсидіарних прав та обов'язків, встановлених нормативно для забезпечення реалізації зазначеної мети. Наявність у особи правового статусу особи з інвалідністю може передбачати додаткові права (приміром, вимагати надати допомогу в посадці чи пересуванні саломом 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 пасажирями та ін.

Шарлотта Макклєйн-Нлапо, глобальний радник Світового банку з питань інвалідності визначила, що покращення мобільності є ключовим, оскільки транспорт надає доступ до праці, освіти, охорони здоров'я, ринків, відпочинку та ін. Він полегшує доступ до багатьох інших секторів, 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 особисті, економічну та соціальну ізоляцію людей з інвалідністю [15]. Іншими словами, доступність транспорту на основі принципу рівності сприяє здійсненню інших належних прав людини, що визначають її загальний, а подекуди, і спеціальний правовий статус.

Ст. 1 Загальної Декларації прав людини 1948 р. закріплено, що всі люди народжуються вільними і рівними у своїй гідності та правах [1]. Статтею 7 рівність забез-

печується рівністю перед законом та рівністю захисту від якої б то не було дискримінації або підбурування до неї. Ст. 2 Декларації визначено повноту прав незалежно від раси, кольору шкіри, статі, мови, релігії, політичних або інших переконань, національного чи соціального походження, майнового, станового чи іншого становища. Критерію «інше становище», нажаль, не було дане належної оцінки. Оцінюючи його зміст через призму сучасних знань та уявлень, детермінованих цивілізаційними процесами, можна дійти висновку, що застосування цієї категорії може і має бути інтерпретоване як «за будь-якою ознакою» чи «за будь-яким критерієм». Ст. 14 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 р. закріплено заборону дискримінації [16]. 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. Критерій «за іншою ознакою» у порівнянні з категорією «іншого становища» є логічно вірним.

9 грудня 1975 р. Генеральна Асамблея ООН ухвалила Декларацію про права інвалідів, в якій було вироблено базові підходи до забезпечення та захисту прав людини [17]. В Декларації закріплено визнання рівних прав за всіма особами за «будь-яким фактором». Та ключовим стало не лише визнання рівності прав, але й визнання в п. 5 Декларації прав на заходи, звернені на забезпечення можливості інваліда бути самостійним та а взяття до уваги потреб інвалідів на всіх стадіях економічного та соціального планування (п.8).

На 48 сесії Генеральною Асамблеєю ООН 20.12.1993 р. було прийнято Стандартні правила щодо урівняння можливостей інвалідів (резолюція 48/96) [18]. Правилами визначено мету соціально-економічного розвитку, - забезпечення доступності всім кожного аспекту організації суспільства (співучасті в суспільному житті). Правило 5 (доступність) включає визнання значення доступності у процесі урівняння можливостей у всіх сферах суспільства: доступності докільця, доступу до інформації та спілкування та ін. 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 докільця та доступності інформації.

Цікаво, що в Україні ще 21.03.1991 р. в преамбулі до Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» було визначено гарантії *рівних 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 та вести повноцінний спосіб життя згідно з індивідуальними можливостями, здібностями і інтересами.

Водночас, в ст. 24 Конституції застосувала негативний підхід, застосувавши категорію «не може бути привілеїв чи обмежень», відійшовши від традиційного використання поняття «дискримінація». 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. 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 обгрунтованого пояснення різного поводження щодо осіб, які перебувають у суттєво відмінному становищі» [19]. 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 доповнено це визначення ознакою заперечення 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 [20]. Означене дає підстави для визначення дефініції дискримінації як застосування без об'єктивного та розумного обгрунтування 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 компоненти доступності було включено до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю, прийнятої 13.12.2006 р. та принципів, закріплених ст. 3: 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; д) поваги до особливостей осіб з інвалідністю і прийняття їх як компонента людської

різноманітності й частини людства; е) *рівності можливостей*; ф) *доступності*; [21].

Kaputra Arif B. Sholihah, досліджуючи проблему забезпечення прав осіб з інвалідністю в сфері транспорту, звернув увагу на питання доступності та мобільності. На його переконання неможливість чи бар'єри для них в означеній сфері суперечить принципам, прийнятим ООН щодо неприпустимості виключення певних груп людей з суспільного буття через їхню інвалідність або слабкість [22].

**Висновки.** Принципи рівності та недискримінації є основоположними у визначенні загального правового статусу особи, включно, пасажира з інвалідністю, в його спеціальному правовому статусі пасажира як споживача транспортної послуги. Вони є також визначальними у здійсненні права особи на свободу пересування не лише в контексті рівності прав, але й рівності можливостей (рівності здійснення прав), про що йдеться в міжнародних актах, які, будучи ратифікованими Верховною Радою України, складають частину національного законодавства. Будучи протилежними в своєму змісті (рівності прав та можливостей пасажира та неприпустимості дискримінації щодо нього з боку перевізника як ставлення відмінного від ставлення до інших осіб без об'єктивних для того підстав), вони слугують одній меті – можливості пасажира з інвалідністю здійснити подорож за договором перевезення пасажира самостійно, нарівні з іншими пасажирами або скористатися для того допомогою перевізника за наявності в тому необхідності. Ця концептуальна ідея має бути проведена в актах транспортного законодавства.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Загальна Декларація прав людини : Документ ООН від 10.12.1948 року. URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_015](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015) (дата звернення 13.01.2023 р.).
2. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажира : теорія та практика забезпечення прав пасажира. Дис. ...доктора юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2021. 567 с.
3. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : дис... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одес. нац. юрид. акад.. Одеса, 2008. 194 с.
4. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
5. 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.
6. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
7. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції : дис. ...докт. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2019, 497 с.
8. 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.
9. 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.
10. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажира за договором перевезення у міському та приміському сполученні. Дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. Запоріжжя, Тернопіль, 2021. 269 с.
11. 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.
12. 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.).
13. 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.).
14. 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.).
15. McClain-Nhlapo, Charlotte. Global Disability Advisor. The World Bank. URL : <https://www.linkedin.com/in/charlotte-mcclain-nhlapo-4747495> (дата звернення: 15.01.2023 р.).
16. 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](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text) (дата звернення 15.01.2023 р.).
17. 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](https://zakon.cc/law/document/read/995_117) (дата звернення: 15.01.2023 р.).
18. 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....pdf> (дата звернення 15.01.2023 р.).
19. Case of Thlimmenos v. Greece (Application no. 34369/97) Judgment Strasbourg. 6 April 2000. URL : [https://adssdatabase.ohchr.org/IssueLibrary/ECtHR\\_Thlimmenos%20v.%20Greece.pdf](https://adssdatabase.ohchr.org/IssueLibrary/ECtHR_Thlimmenos%20v.%20Greece.pdf) (дата звернення 15.01.2023 р.).
20. 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.
21. 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](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_g71/page) (дата звернення: 15.01.2023 р.).
22. 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.).