

УДК 347.763

DOI <https://doi.org/10.32782/lexsportiva/2021.2.5>

**Самойленко Георгій Валерійович,**  
доктор юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри цивільного права  
Запорізького національного університету  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9455-1553>

## НОРМАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ СПОРТСМЕНІВ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Стаття присвячена актуальним питанням забезпечення прав пасажирів-спортсменів при здійсненні їх перевезень за договором перевезення пасажирів (в цивільних відносинах) та при здійсненні перевезень службовим транспортом. Метою статті є визначення стану нормативної регламентації прав спортсменів як пасажирів, відповідності правової охорони потребам забезпечення їх прав, вироблення теоретичних пропозицій та практичних рекомендацій щодо удосконалення діючого законодавства в досліджуваній сфері. Визначено, що характер, особливості та зміст нормативного забезпечення прав пасажирів-спортсменів визначається природою правовідносин, їх змістом та характером правових зв'язків між учасниками, особливостями правового регулювання цих відносин. Визначено, що чинне законодавство не містить нормативних гарантій прав пасажирів-спортсменів, окрім випадків, коли пасажир-спортсмен є стороною договору перевезення пасажирів. Доведено, що правовий статус спортсмена не впливає на специфіку укладення та виконання договору перевезення пасажирів, який може укладатися ним самостійно або ж клубом, комітетом, організацією та ін. в його інтересах (як договору на виконання третій особі) з перевізником. Встановлено, що у таких відносинах права пасажирів-спортсменів забезпечені загальними гарантіями, передбаченими ЦК України та спеціальними, конкретизованими та закріпленими актами транспортного та споживчого законодавства. При перевезенні пасажирів-спортсменів службовим транспортом (зокрема, в трудових відносинах) їх права забезпечено змістом норм глави 82 ЦК України, які застосовуються до випадків завданням пасажирові шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю.*

**Ключові слова:** пасажир, пасажир-спортсмен, перевезення, права пасажирів, забезпечення прав пасажирів, відповідальність перевізника, захист прав пасажирів

## **Samoilenko G.V. REGULATORY SUPPORT OF THE RIGHTS OF ATHLETES IN THE IMPLEMENTATION OF TRANSPORTATION**

*The article is devoted to topical issues of ensuring the rights of passengers-athletes in the implementation of their transportation under the contract of carriage of passengers (in civil relations) and the implementation of transportation by official transport. The purpose of the article is to determine the state of regulations on the rights of athletes as passengers, compliance of the legal protection with the needs of ensuring their rights, development of theoretical proposals, and practical recommendations for improving existing legislation in the field. It is proved that the nature, features, and content of regulatory rights of passenger-athletes is determined by the nature of legal relations, their content and the nature of legal relations between the participants, the peculiarities of the legal regulation of these relations. It is specified that the current legislation does not contain regulatory guarantees for the rights of passenger-athletes, except in cases where the passenger-athlete is a party to the contract of carriage of passengers. It is proved that the legal status of the athlete does not affect the specifics of the conclusion and execution of the contract of carriage of a passenger, which can be concluded by him alone or by the club, committee, organization, etc. in its interests (as a contract for the performance of a third party) with the carrier. It is established that in such relations the rights of the passenger-athlete are provided by the general guarantees provided by the Central Committee of Ukraine and special, specified, and fixed acts of the transport and consumer legislation. When transporting passengers-athletes by official transport (in particular, in labor relations), their rights are ensured by the content of the norms of Chapter 82 of the Civil Code of Ukraine, which apply to cases of injury to the passenger by injury, other health damage or death.*

**Key words:** passenger, passenger-athlete, transportation, passenger rights, ensuring passenger rights, carrier liability, protection of passenger rights.

**Постановка проблеми.** Актуальність теми зумовлена наявністю низки чинників об'єктивного характеру. Серед них: наявність прогалин, недоліків та протиріч транспортного законодавства, прогалин нормативно-правового регулювання правовідносин, які складуються у сфері спорту. Як наслідок перевезення спортс-

менів залишаються поза увагою сфери нормативно-правового регулювання, а відтак, можна констатувати невизначеність прав спортсменів як пасажирів при їх перевезенні та відсутність їх нормативних гарантій. Антропоцентризм, власний сучасній епосі активізував процес усвідомлення, осмислення та правової регламентації

підходів пріоритетності прав людини та, відповідно, їх забезпечення. В цьому контексті нормативне забезпечення прав людини має основоположний, системоутворюючий характер, яке є визначальним у формуванні матеріальних та організаційних гарантій. Однак, сфера спорту залишається своєрідною terra incognita, особливо в питаннях нормативного забезпечення прав спортсменів. Правовідносини, в які вступають спортсмени у зв'язку зі своєю професійною діяльністю є різнобічними. Концентруючи увагу на сегменті відносин з перевезення спортсменів виявляється чимало питань, які потребують свого вирішення, як теоретичного, так і суто практичного характеру. Більшість з них породжено відсутністю нормативного забезпечення прав спортсменів.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідженню правовідносин з перевезення пасажирів і особливостей їх цивільно-правового регулювання в Україні приділена увага незначного кола науковців. Серед них варто назвати А.О. Мінченка, О.М. Нечипуренка, С.В. Резніченка, Д.С. Абрикосова, С.О. Сумкіна, У.П. Гришко, І.С. Лукасевич-Крутник, І.Р. Ніколаєнка.

Правовідносинам з перевезення вантажів приділена більша увага, що зумовлено чинниками економічного характеру.

Попри те, на питанні забезпечення прав пасажирів увага не концентрувалась, хоча науковцями і зазначалося, що дослідження правовідношення, визначення особливостей його цивільно-правового регулювання, особливостей цивільно-правової відповідальності за договором перевезення пасажирів має сприяти забезпеченню прав пасажирів, проте, ні механізм, ні засоби, ні способи не розкривалися.

Відтак в основу дослідження покладено праці загальнотеоретичного характеру цивільного спрямування, зокрема, В.В. Луця, В.І. Борисової, О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, Р.А. Майданіка, С.О. Погрібний, І.В. Спасибо-Фатєєвої, Р.О. Стефанчука, Є.О. Харитонова, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишки, І.В. Булгакової, О.В. Клепикової, Е.Ф. Демського, В.К. Гіжевського, С.Е. Демського, А.В. Мілашевич, Г.В. Чурпіти.

**Метою статті** є визначення стану нормативної регламентації прав спортсменів як пасажирів, відповідності правової охорони потребам забезпечення їх прав, вироблення теоретичних пропозицій та практичних рекомендацій щодо удосконалення діючого законодавства в досліджуваній сфері.

**Виклад основного матеріалу.** Перевезення спортсменів у сфері професійного спорту є важливим атрибутом (складовою підготовки спортсменів та проведення змагань). Закономірно, що існують відмінності в індивідуальних та командних видах спорту, в підготовці та проведенні змагань, характері організації перевезень спортсменів до місць тренувань і проведення змагань та у зворотному напрямку.

Звичайно, у тих випадках, коли спортсмени самостійно обирають спосіб пересування, самостійно визначають параметри перевезення, які відповідають їх потребам і самостійно укладають договори перевезення, їх варто визначати як пасажирів споживачів транспортних послуг, чий правовий статус не набуває додаткових характеристик та особливостей, зумовлених правовим статусом спортсмена. Відтак, такі особи є пасажиром за договорами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту та у відповідному сполученні. Загальні гарантії їх прав визначені ЦК України, а спеціальні – актами транспортного та споживчого законодавства [1].

Складність питань забезпечення прав пасажирів-спортсменів є очевидною коли йдеться про правовідносини, обтяжені спортивним фактором, зокрема, фактором відносин, які виникають між спортсменом і спортивним клубом, спортсменом, спортивним клубом і федерацією, між ними та Національним олімпійським комітетом України, тощо. В цьому аспекті існує кілька варіантів відносин в залежності від того, здійснюються перевезення пасажирів-спортсменів власним транспортом клубу чи найманим. В останньому випадку клуб, організація, комітет чи ін. може або придбавати квиток для пасажирів-спортсменів (укласти договір перевезення пасажирів в інтересах останнього як договору на користь третьої особи), або укласти чартерний договір на перевезення пасажирів-спортсменів, або укласти договір найму (оренди) транспортного засобу. Тож відносини, які виникають між зазначеними суб'єктами, тобто за участю спортсмена, клубу чи команди (за наявності таких) і транспортною організацією, визначені їх цивільно-правовою або трудовою природою визначають і специфіку правовідносин, і особливості структури правових зв'язків їх учасників, і особливості їх правового регулювання, а відтак, і характер нормативного забезпечення прав пасажирів-спортсменів.

Варіант перший – перевезення здійснюється шляхом укладання договору перевезення спортивного клубу з перевізником щодо перевезення пасажирів. За такої обставини цивільно-правове

регулювання перевезення спортсменів-пасажирів буде нічим іншим, як перевезенням пасажирів. Правовий статус спортсмена тут не має значення. Йдеться або про договір перевезення конкретного пасажирів, який укладається між спортивним клубом і перевізником (договір на користь третьої особи, пасажирів), або за чартерним договором, коли у відповідності до положень ст. 912 ЦК України (договір чартеру) замовнику надається вся чи частина місткості транспортного засобу.

В останній спосіб перевезення особа має менше гарантій щодо можливого захисту належних їй прав та охоронюваних законом інтересів, оскільки у перевізника практично стають відсутніми зобов'язання перед пасажиром (перевізник лише забезпечує пересування місткості транспортного засобу). Гарантії забезпечення прав пасажирів у формі страхування відповідальності несе фрахтувальник транспортного засобу.

Договір перевезення пасажирів, який традиційно вважався конструкцією, здатною регулювати одну із сфер приватного буття, починає пересеміоловатися. Правовідношення, яке виникає на підставі його укладання, має більш глибоке значення, зміст, аніж закріплення обов'язку перевезти пасажирів до пункту призначення, а пасажирів оплатити вартість проїзду.

Застарілий підхід, формалізований в застарілому транспортному законодавстві України другої половини ХХ століття, який забезпечував функціонування транспортної системи як елементу обороноздатності країни, сфери чи галузі народного господарства, на яку, серед іншого, покладалася функція задоволення потреб населення у перевезеннях, вже не задовольняє сучасні вимоги. Інтереси окремої людини, її права, мають бути задоволені. Діяльність транспорту вже не сприймається як «велике благо», де пасажирів задовольнений від самого факту переміщення його у просторі за допомогою транспортного засобу. Наразі транспорт має задовольняти потреби людини у відповідності до її уявлень про безпеку, комфорт, якість.

Водночас відкритим залишається питання урахування інтересів великої кількості пасажирів, інших учасників суспільних відносин. Адже здійснення прав однієї особи не повинне заважати здійсненню своїх прав іншими особами. Йдеться як про інших пасажирів, так і не пасажирів. Тому в праві є актуальними питання меж здійснення прав та їх обмеження.

Як зазначив Є.О. Мічурін, обмеження діють у нерозривному взаємозв'язку і протилежні за своєю сутністю щодо свободи у здійсненні

цивільних прав. При цьому обмеження охороняють право особи, оскільки перешкоджають порушенню цього права з боку інших осіб (завдяки обмеженню прав останніх); дозволяють уповноваженій особі протиставити це право правам інших осіб; є стримуючим елементом щодо уповноваженої особи через те, що її право також не є безмежним [2, с. 31].

На законодавчому рівні юридичне визначення свободи було вперше зафіксоване в ст. 4 французької Декларації прав людини і громадянина 1789 року: “La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres Membres de la Société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la Loi” [3].

Характер правового положення пасажирів за договором перевезення не дозволяє йому здійснювати свої права як сторони договору на основі принципу свободи договору. Адже він не має можливості впливати на формування умов договору перевезення пасажирів, а лише має свободу укладання договору, тобто вільно, без примусу або укладати договір на умовах перевізника, або ні.

То як за таких умов (публічного договору) забезпечити права пасажирів? Перевізники диктують умови. Пасажирів мають потребу у пересуванні. Останні практично не мають вибору (звичайно, якщо не брати до уваги пересування пішки чи власним транспортом). Відтак, наразі не існує способу забезпечення прав пасажирів іншого, аніж нормативного. З цього слідує, що саме законодавець має впливати на поведінку перевізника таким чином, щоб права пасажирів були забезпечені. Це досягається шляхом: нормативного закріплення прав пасажирів і обов'язків перевізника, особливостей здійснення прав пасажирів на різних видах транспорту на основі Правил перевезення пасажирів, наслідків порушення прав пасажирів перевізником, форм та способів захисту прав пасажирів, мір відповідальності перевізника у випадку порушення умов договору та прав пасажирів.

Консюмеризм, якому було надано життя завдяки Д. Кеннеді, сприяв захисту прав споживачів. Споживач перетворився із засобу збагачення капіталу на мету, якій він має слугувати. Звичайно, ми не виключаємо тієї обставини, що з економічної точки зору сфера перевезень пасажирів є одним із видів підприємницької діяльності, сферою бізнесу. Споживач, його потреби, права та інтереси отримали домінуючу, пріоритетність,

чому слугував і антропологічний чи людиноцентриський підхід. З'явилося чітке усвідомлення, хоч і не закріплене в актах законодавства, що перевезення і формалізуючий його договір є лише одним із способів задоволення потреби людини у переміщенні, одним із способів здійснення людиною права на свободу пересування.

Донедавна в цивілістичній літературі об'єктом правовідношення з перевезення пасажера визнавалася транспортна послуга як нематеріальне благо, яке пасажир споживає в процесі його надання [4, с. 409]. Відтак, належним виконанням договору перевезення пасажера вважалося надання цієї послуги. Оскільки ч. 1 ст. 910 ЦК України містить визначення, що «за договором перевезення пасажера одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажера) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення» [5], а інші умови не включено до істотних чи необхідних умов цього договору, то єдиною умовою належного виконання договору перевезення пасажера є здійснення його перевезення до пункту призначення.

А ні безпека, а ні своєчасність доставки, а ні комфорт та сервіс не є критеріями належного виконання цього договору. Відповідно і пасажир, не маючи права бути доставленим своєчасно, не має можливості вимагати цього від перевізника, як і компенсацій внаслідок затримки рейсу чи запізнення його доставки до пункту призначення. За транспортним законодавством України лише на повітряному транспорті передбачено умови належного виконання договору та наслідки їх недотримання, порушення прав пасажирів, серед яких: відмова пасажирові у перевезенні, затримка рейсу, запізнення доставки, каліцтво чи загибель пасажера. Законодавець, у відповідності до міжнародної практики повітряних перевезень та законодавства ЄС розробив Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, затверджені Наказом Державної авіаційної служби України № 1239 від 26.11.2018 р. [6], якими передбачено підстави та розміри компенсацій авіаперевізником на випадок порушень прав пасажирів.

Завдячуючи рецепції європейського приватного права, вибору вектору адаптації законодавства України до права ЄС, законодавство України набуло тенденції антропологізації (на основі

концепту приватного права), яка у сфері розвитку цивільного та споживчого права знайшла свій відклик в наступних аспектах: прояв безпеки людини при здійсненні прав; потреба усвідомлення «сутності» права через його носія – людину; усвідомлення права на основі розуміння людини як «мірила всіх речей» [7, с. 7]; усвідомлене розуміння призначення права служити інтересам індивідуумів [8, с. 68].

Оскільки перевезення є способом здійснення пасажиром свого природного права на свободу пересування, а саме по собі перевезення пов'язане з обмеженням пасажирів у можливості здійснювати окремі права чи у характері такого здійснення, окрім основного обов'язку перевізника доставити пасажера до пункту призначення, на перевізника має покладатися обов'язок у створенні умов перевезення, які б дозволяли пасажирам здійснювати свої права з урахуванням справедливих обмежень, зумовлених особливостями експлуатації різних видів транспорту і необхідності забезпечення безпеки пасажирів, оскільки життя та здоров'я, гідність людини в Україні, як на основі ст. 3 Конституції України, так і у відповідності до норм міжнародного права, зокрема Загальної Декларації прав людини 1948 р.

Законодавство, яким врегульовано перевезення пасажирів іншими видами транспорту наразі перебуває в полоні застарілої ідеології. І це попри те, що національне приватне право набуває ознак сучасного європейського права, яке ґрунтується на концепті сучасного приватного права, яке визнає пріоритетність прав людини. Якщо на момент переходу України від адміністративно-командної системи управління радянської епохи до нової, яка базується на приватно-правових засадах правового регулювання суспільних відносин, актуальним було затвердження принципів свободи (включаючи свободу договору) і перехід від імперативного методу регулювання цивільних відносин до диспозитивного і саморегуляції, за якої можливість застосування приписів законодавства лише тоді, коли сторони не скористалися наданою законодавцем можливістю саморегуляції [9, с. 76], то наразі риторика змінюється в напрямку нормативного забезпечення прав людини. Такий підхід видається єдино вірним, особливо в умовах здійснення перевезення пасажирів, які є слабкою стороною публічного договору перевезення пасажера транспортом загального користування.

У тому випадку, коли перевезення пасажера-спортсмена забезпечується власним транспортом спортивного клубу характер правовідносин з

перевезення зумовлюється характером правовідносин між спортсменом і спортивним клубом. За наявності контракту між спортсменом і спортивним клубом саме він визначає зміст правовідносин між ними. Тож на кваліфікацію правовідношення з перевезення такого пасажера (спортсмена) впливає зміст положень такого контракту.

У тому випадку, коли має місце трудовий найом, ці відносини мають характер не цивільно-правових, а трудових. Перевезення спортсмена (як працівника) вважатиметься елементом виробничих трудових відносин, яке входить в їх зміст. За таких обставин перевезення пасажера здійснюється не в цивільно-правових, а в трудових відносинах, оскільки використовується службовий транспорт для доставки своїх працівників. Тим не менше Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту не розрізняють цивільні та трудові правовідносини, регулюючи здійснення перевезень пасажирів як такі. Так, п. 45 Правил закріплено, що регулярні спеціальні перевезення організуються для перевезення працівників підприємств, установ та організацій, учнів, студентів та інших організованих груп пасажирів [10]. Щодо разового (нерегулярного) перевезення п. 53 Правил забороняє здійснення перевезень одним автомобільним перевізником або одним транспортним засобом за одним маршрутом, або між тими самими пунктами більш як два рази на тиждень. Регулярні спеціальні перевезення здійснюються на підставі договору, згідно з яким автомобільний перевізник надає підприємству, установі та організації, яка виступає замовником послуг, послуги з перевезення організованої групи пасажирів за певним маршрутом і визначеним розкладом руху, протягом передбаченого договором строку (п. 43 Правил). Виникає закономірне питання щодо випадків, коли укладено один договір перевезення між спортивним клубом і перевізником, на підставі якого здійснюється перевезення пасажирів за регулярним маршрутом та розкладом (тренування) та нерегулярним (змагання) або ж за наявності потреби в щоденній зміні місць тренування, що змушує перевізника змінювати маршрут слідування автобусу? Чи потрібно в останньому випадку змінювати перевізників для здійснення окремих перевезень чи обмежитися виконанням законодавчої вимоги не здійснити перевезення частіше двох разів на тиждень? Вбачається безпідставне обмеження свободи договору, яке має бути усунене. Сторонам (спортивному клубу та перевізнику) має бути надане право вільно обирати як маршрут так і розклад чи його відсутність (шляхом

узгодження напрямків та часу перевезень). Сторони можуть вдатися і до укладання організаційного договору та виконання разових замовлень на основі узгоджених умов.

Втім означені Правила орієнтовані на здійснення комерційних перевезень, перевезень, які надаються сторонніми перевізниками. Так, п. 45 Правил регулює здійснення регулярних спеціальних перевезень, а п. 46 – перевезення працівників підприємств, установ та організацій, студентів та інших організованих груп пасажирів, яке здійснюється перевізником за певним маршрутом та розкладом на основі договору з підприємством, установою, організацією. Майнові права пасажирів забезпечено Положенням про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України № 959 від 14.08.1996 р. [11].

Наразі відбувається процес рекодифікації цивільного законодавства України. Відкритими є питання щодо визначення та нормативної регламентації прав пасажирів та їх нормативного забезпечення, визначення характеру впливу на поведінку перевізника такою мірою, аби забезпечуючи права пасажера не втратити функціональність транспортної системи. Наочним прикладом слугує справа № 355/771/19, яка розглядалася Баришівським районним судом Київської області у справі за заявою Особа 1 до ТОВ «Авіакомпанія Скай Ап» про припинення дії, яка порушує право та примусове виконання обов'язку в натурі ухвали, якою зупинено дію ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів повітряним транспортом [12].

Висловлюються тези запровадження «жорсткого» підходу, на якому наполягає Європейська споживча організація (BEUC), згідно якого мінімальну компенсацію, яку отримує пасажир, – 25% від вартості квитка за затримку від 60 до 119 хвилин та 50% від вартості квитка за затримку тривалістю 120 хвилин або більше (Регламент Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 року про права пасажирів автобусного транспорту [13] та Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [14]) слід збільшити до 50% від вартості квитка за затримку від 60 до 119 хвилин та 100% від вартості квитка за затримку тривалістю 120 хвилин або більше. Основним аргументом у даному випадку є те, що на повітряному транспорті суми компенсацій часто навіть більше вартості квитка. Протилежна їй теза полягає у тому, що, враховуючи значення

транспортної системи в сучасних умовах цивілізації, невиправданим є використання засобів впливу на перевізника, навіть в умовах порушення ним своїх договірних зобов'язань, якщо це ставить під сумнів можливість забезпечення іншим особам реалізовувати належне їм право на свободу пересування. З іншого боку, ця система не повинна бути занадто «м'якою» для перевізника, та провокувати його «безвідповідальність». Навіть за обмеженої цивільно-правової відповідальності, формула загальної превенції має діяти, спонукати перевізника до належного виконання його договірних зобов'язань та забезпечувати хоча б «компромісну» модель забезпечення прав пасажирів та їх цивільно-правовий захист при порушенні. Інше важливе питання, яке лежить в основі забезпечення прав пасажирів, – це застосування звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності та визначення підстав для такого звільнення. О.О. Кот можливість захисту визнав як таку, що вже є гарантією самого суб'єктивного права [8, с. 176]. Загалом цивільно-правова відповідальність є чи не найголовнішим інструментом впливу на поведінку перевізника та компенсації матеріальних втрат пасажирів, проте вона є не єдиною гарантією, як цивільно-правова відповідальність не є єдиним способом захисту цивільного права. Особливістю транспортного законодавства є як обмежений характер самої відповідальності (проявляється у відшкодуванні пасажирів тільки реальних збитків), так і підстав її застосування [15, с. 5]. Відтак цей загальний підхід транспортного законодавства поширюється і на пасажирів-спортсменів. Наразі чинне транспортне законодавство практично лише на повітряному транспорті містить достатні гарантії прав пасажирів.

Законом України «Про захист прав споживачів» [16] закріплене право споживача на інформацію. Оскільки дія цього закону розповсюджується на будь-які правовідносини за участю споживачів, до числа яких відносяться і пасажирів, у складі прав пасажирів з'явилося право на інформацію. Втім, воно так і залишилося декларативним, оскільки а ні зміст та об'єм надаваної інформації перевізником пасажирів, а ні наслідки ненадання чи неповноти її надання, наразі не забезпечені негативними наслідками для перевізника. Крім того, не визначається спосіб та якість надання інформації, внаслідок чого відсутній критерій її «сприйняття» пасажирів, особливо пасажирів з особливими потребами (особами з інвалідністю).

Стаття 928 ЦК України регламентує відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів. Вона визначається відповідно до глави 2 ЦК України, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини. Остання передбачена на повітряному транспорті. Норми даної глави ЦК України поширюються на позадоговірні зобов'язання у зв'язку із завданням шкоди, а також у зв'язку із завданням пасажирів шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю при виконанні договірних зобов'язань. Така конструкція дозволяє застосовувати положення глави 82 ЦК України до всіх правовідносин з перевезення пасажирів, – як договірних (цивільних), так і трудових у випадках завдання пасажирів шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю.

**Висновки.** Наведені аргументи дають підстави для висновку, що правовий статус спортсмена не впливає жодним чином на специфіку укладення та виконання договору перевезення його у якості пасажирів будь-яким видом транспорту як у випадку, коли останній самостійно укладає договір перевезення пасажирів з перевізником, так і у випадку укладання іншою особою (роботодавцем, клубом, федерацією, Національним олімпійським комітетом України, тощо) укладається договір перевезення пасажирів на користь останнього з перевізником. У таких відносинах права пасажирів-спортсменів забезпечені загальними гарантіями, передбаченими ЦК України та спеціальними, конкретизованими та закріпленими актами транспортного та споживчого законодавства. Визначено, що при перевезенні пасажирів-спортсменів службовим транспортом (зокрема, в трудових відносинах) права пасажирів-спортсменів забезпечено змістом норм глави 82 ЦК України, які застосовуються до випадків завданням пасажирів шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю. Тож характер, особливості та зміст нормативного забезпечення прав пасажирів-спортсменів визначається природою правовідносин, їх змістом та характером правових зв'язків між учасниками, особливостями правового регулювання цих відносин. Визначено, що чинне законодавство не містить нормативних гарантій прав пасажирів-спортсменів, окрім випадків, коли пасажир-спортсмен є стороною договору перевезення пасажирів.

## ЛІТЕРАТУРА:

1. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів : монографія. Запоріжжя : Статус, 2020. 584 с.
2. Мічурін Є.О. Загальні підходи до обмежень у праві. *Проблеми здійснення суб'єктивних прав : матеріали круглого столу (14-15 березня 2015 р.)*. Харків: ХНУВС, 2015. С. 29–32.
3. Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789. : веб-сайт. URL: <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/la-constitution/la-constitution-du-4-octobre-1958/declaration-des-droits-de-l-homme-et-du-citoyen-de-1789.5076.html>.
4. 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.
5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. зі змінами та доповненнями. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.
6. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу : затверджені Наказом Державної авіаційної служби України № 1239 від 26.11.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10>.
7. Григорьян Б.Т. *Философская антропология: критический очерк*. Москва : Мысль, 1982. 193 с.
8. Кот О.О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав : проблеми теорії та судової практики : монографія. Київ : Алерта, 2017. 494 с.
9. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України : монографія. Київ : Правова єдність, 2009. 304 с.
10. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>.
11. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті Кабінет Міністрів України; Постанова, Положення від 14.08.1996 № 959. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF>.
12. Справа № 355/771/19. Ухвала від 24.05.2019 р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82080993>.
13. Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) No 2006/2004. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>.
14. Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1371/oj>.
15. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
16. Про захист прав споживачів : Закон України від 01.12.2006 р. Відомості Верховної Ради України. 2006. № 7. Ст. 84.

## REFERENCES:

1. Samoilenko, G.V. (2020). Passenger transportation contract: theory and practice of ensuring passenger rights. Zaporizhzhia: Status.
2. Michurin, E.O. (2015). General approaches to restrictions in law. Problems of exercising subjective rights: materials of the round table. Kharkiv: KhNUVS.
3. Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789. In : <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/la-constitution/la-constitution-du-4-octobre-1958/declaration-des-droits-de-l-homme-et-du-citoyen-de-1789.5076.html>
4. Lukasevich-Krutnik, I.S. (2019). Theoretical principles of legal regulation of contractual relations for the provision of transport services in civil law of Ukraine: monograph. Ternopil: FOP Palyanytsya.
5. Ukraine. (2003). Civil Code of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine.
6. State Aviation Service of Ukraine. (2018). Rules of air transportation and service of passengers and luggage: Order No. 1239. In: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10>.
7. Grigorian, B.T. (1982). Philosophical anthropology. Moscow: Mysl.
8. Kot, O.O. (2017). Exercise and protection of subjective civil rights: problems of theory and case law. Kyiv: Alerta.
9. Pogribny, S.O. (2009). Mechanism and principles of regulation of contractual relations in civil law of Ukraine. Kyiv: Legal Unity.
10. Cabinet of Ministers of Ukraine. (1997). Rules for the provision of passenger road transport services: Resolution No. 176. In: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>
11. Cabinet of Ministers of Ukraine. (1996). On approval of the Regulations on compulsory personal insurance against transport accidents: Resolution, Regulations No. 959. In: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF>
12. Baryshiv district court of Kyiv region of Ukraine. (2019). Case No. 355/771/19. In: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82080993>
13. European Parliament. (2011). Regulation (EU) No 181/2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) No 2006/2004. In: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>.
14. European Parliament. (2007). Regulation (EC) No 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations. In: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1371/oj>
15. Grishko, U.P. (2017). Protection of the rights of consumers of transport services. Ivano-Frankivsk.
16. Ukraine. (2006). On Consumer Protection: Law. Verkhovna Rada of Ukraine.