

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра цивільного права і процесу

Міждисциплінарна курсова робота
**«ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ
ТРАНСПОРТОМ»**

Студента групи ПР-36

Галузь знань 08 Право

Спеціальність 081 Право

Душного Юрія

Науковий керівник: к.ю.н.,
доцент кафедри цивільного права і
процесу

Паращук Л.Г.

Національна шкала _____

Кількість балів: _____

Оцінка: ECTS _____

Члени комісії:

(підпис) (прізвище та ініціали)

(підпис) (прізвище та ініціали)

(підпис) (прізвище та ініціали)

Тернопіль - 2026

ЗМІСТ:

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
1.1. Поняття, ознаки та правова природа договору перевезення	6
1.2. Нормативно-правове регулювання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом	8
1.3. Права, статус та обов'язки учасників договору	12
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ УКЛАДЕННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДОГОВОРУ	
2.1. Процедура оформлення, зміст та укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом	15
2.2. Особливості виконання зобов'язань за договором	17
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ	
3.1. Актуальні прогалини правового регулювання та специфічні виклики	20
3.2. Гармонізація національного законодавства та пропозиції вдосконалення.....	22
ВИСНОВКИ.....	25
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	27

ВСТУП

Актуальність теми. Залізничний транспорт є одним із ключових елементів транспортної системи України, забезпечуючи переважну частку перевезень пасажирів як на внутрішніх маршрутах, так і на міжнародному рівні. У контексті воєнного стану та масштабної міграції роль договору перевезення пасажирів і багажу набула нового значення, перетворюючись із суто комерційної послуги на критично важливий механізм забезпечення мобільності та безпеки громадян. Паралельно, активна цифровізація сервісів, поширення використання електронних проїзних документів і потреба гармонізувати українське законодавство з нормами Європейського Союзу ставлять нові виклики перед класичними цивільно-правовими підходами до регулювання таких правовідносин.

Зокрема, актуальними залишаються питання захисту прав пасажирів як споживачів, визначення меж відповідальності перевізників та вдосконалення процедур оформлення перевезень. Залишаються аспекти для обговорення в юридичній доктрині, що обумовили вибір теми для написання даної курсової роботи.

Мета дослідження полягає у детальному розгляді правової природи договору перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом, виявленні особливостей його укладення та виконання, а також аналізі функціонування, станом на 2026 рік, з пропозиціями розробки механізмів удосконалення.

Для досягнення відповідної мети необхідно виконати такі завдання:

1. Розкрити теоретичні основи, термінологічні поняття та юридичні ознаки договору;
2. Окреслити нормативно-правове регулювання транспортних відносин в загальному розумінні та враховуючи особливості залізничних перевезень на національному та міжнародному рівнях;
3. Дослідити статус, права та обов'язки сторін - пасажирів та перевізників;
4. Проаналізувати процедуру укладення договору, його зміст і особливості виконання в умовах сучасності;

5. Провести огляд схожостей та відмінностей з практикою країн Євросоюзу, визначити перспективи розвитку законодавства в контексті інтеграції України.

Об'єктом дослідження є сукупність суспільних відносин, які виникають у процесі укладення, виконання та припинення договору про перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом.

Предметом виступають норми цивільного та спеціалізованого законодавства України, міжнародні імplementовані акти, наукові погляди та судова практика, що регулюють у галузі залізничних перевезень.

Джерельною базою дослідження стали нормативно-правові акти українського та міжнародного законодавства наукові й інформаційні джерела, які регулюють сферу залізничних перевезень і багажу. Зокрема враховано положення Конституції України, Цивільного кодексу України, Закону України «Про залізничний транспорт», Закону України «Про захист прав споживачів», а також підзаконні нормативні акти, зокрема Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України та Статут залізниць України, що визначають порядок здійснення перевезень, права і обов'язки учасників.

Крім того, враховано Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення, а також інші міжнародно-правові підходи та стандарти до регулювання міжнародного залізничного перевезення пасажирів і багажу.

У ході проведеного дослідження було застосовано аналітичні та інформаційні джерела, що висвітлюють практичні аспекти реалізації прав пасажирів, особливості укладення договорів на перевезення, питання страхування пасажирів, забезпечення безпеки перевезень, а також визначення відповідальності перевізника. Крім того, було залучено матеріали з юридичних платформ, навчальних видань і засобів масової інформації, які акцентують увагу на актуальних проблемах функціонування залізничного транспорту. Серед них розглядалися питання запровадження інноваційних сервісів, удосконалення заходів забезпечення безпеки перевезень, визначення обов'язків і

відповідальності як пасажирів, так і перевізників, а також аспекти організації міжнародних залізничних перевезень.

Структура курсової роботи. Курсова робота складається зі вступу, змісту, 3 розділів і 7 підрозділів, висновків та списку використаних джерел, який містить 20 найменувань. Загальний обсяг роботи складає 29 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

1.1. Поняття, ознаки та правова природа договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом

У системі цивільно-правових відносин договір перевезення є унікальним інструментом реалізації права людини на свободу пересування та забезпечення потреб в економічній доступності. Сьогодні здійснення договору перевезення перебуває на етапі трансформації, яка обумовлена низкою факторів, що виникли з останніми викликами у світі. Для України, у період воєнного стану, залізничний транспорт став критично важливим для евакуації населення і стратегічних перевезень, актуальність питання правової природи і форс-мажорних обставин зростає через зв'язок безпекового аспекту і реальних проблем, спричинених бойовими діями. Також Україна взяла на себе зобов'язання адаптувати законодавство до стандартів Євросоюзу, у тому числі в транспортній сфері. Однак перед тим, як перейти до аналізу його специфіки у контексті залізничного сполучення, необхідно визначити основні та загальні правові аспекти даного договору.

З огляду на широкий контекст цивільного права, договір перевезення пасажирів і багажу розглядається як угода, відповідно до якої транспортна організація чи перевізник, бере на себе зобов'язання транспортувати фізичну особу та її майно до кінцевого, попередньо-зазначеного пункту призначення у встановлений строк. Зазначений вид зобов'язання класифікується оплатним та передбачає надання послуг, основним об'єктом яких є процес транспортування, тому у свою чергу, пасажир зобов'язується сплатити за це відповідну ціну [12]. Договір може укладатись усно, до прикладу, через попередню купівлю квитків або шляхом здійснення конклюдентних дій. Підтвердженням укладення вважається наявність пасажирського квитка або багажної квитанції, однак їх не можна розглядати як письмову форму договору, оскільки вони не містять підписів сторін. Їх вигляд і зміст затверджуються згідно з порядком, передбаченим транспортними статутами та кодексами, або уповноваженими міністерствами. До даних правовідносин застосовуються правила, в яких є

перелік заборонених до перевезення предметів, обмеження допустимої ваги й розміру, а також особливостей перевезення певних категорій багажу.

Детальний аналіз договору перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом вимагає спеціального нормативного регулювання, через специфіку виду транспорту та особливостей процедури. Його правове визначення базується на положеннях Цивільного кодексу України, законами в сфері транспорту і перевезення пасажирів та вантажу, на основі Статуту залізниць України та інших нормативно-правових актах. Визначенням даного типу надання послуг вважається різновид правочину, за яким залізниця зобов'язується доставити пасажирів до визначеної станції призначення і, у випадках здачі багажу, забезпечити його безпечне перевезення та видачу. Залізничний транспорт у структурі договору вважається матеріально-технічним засобом, за допомогою якого ідентифікується тип укладеного перевезення, реалізується використання спеціального інструментарію, тобто вагони, локомотиви, колії і зумовлюється класифікація поняття джерела підвищеної небезпеки [6].

Іншими ключовими термінами вважаються перевізник та пасажир, де перший може бути фізичною особою або представником юридичної особи, який здійснює транспортування власним чи орендованим залізничним транспортом і має гарантувати відповідний рівень комфорту згідно з класом та особливістю обслуговування. Пасажир же, в свою чергу це особа, яка має мету здійснити поїздки на підставі фізичного або електронного квитка, що перебуває в поїзді чи на території вокзалу. З моменту купівлі підтверджуючого квитка він має право на захист прав як споживача послуг, належні умови та достовірну інформацію.

Юридична природа цього договору характеризується комплексністю. Передусім він є публічним, оплатним правочином, що накладає на перевізника обов'язок укласти договір із будь-якою особою, яка звертається з відповідною пропозицією її поїздки з багажем чи без нього або доручення вантажу, за умов наявності вільного місця для здійснення перевезення. Окрім цього, договір належить до категорії договорів приєднання і пасажир не бере участі у формулюванні умов угоди, натомість погоджується з уже затвердженими

«Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» [7].

Отже, узагальнюючи вищевикладене, можна зробити висновок, що договір перевезення залізничним транспортом пасажирів і багажу є самостійним видом цивільно-правового зобов'язання, який поєднує в собі ознаки комерційного правочину та публічного зобов'язання держави щодо забезпечення транспортної зв'язності територій. Його зміст полягає не просто у переміщенні з однієї точки до пункту призначення, а в наданні якісного сервісу, що включає інформаційну складову, безпекові гарантії та дотримання графіків руху.

1.2. Нормативно-правове регулювання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом

Ефективне функціонування галузі залізничних перевезень та точне виконання зобов'язань за договором неможливе до існування без чіткої системи нормативно-правового регулювання. Враховуючи той факт, що залізничне сполучення забезпечує мобільність для усього населення - пріоритетом є механізм взаємодії між пасажиром і перевізником, високі стандарти і безпека, оскільки транспорт характеризується підвищеним рівнем небезпеки, тому його діяльність врегульована численними нормативними документами загального та спеціального характеру.

Систему правового регулювання у цій сфері можна поділити на кілька основних рівнів. Основою нормативної бази національного законодавства України виступає Конституція, де зокрема закріплено право кожного на свободу пересування, а от ключова роль у регулюванні цієї норми перейшла до оновленого цивільного законодавства і спеціальних законів. Загальне поняття договору визначається цивільним кодексом, де також прописана також його публічність, оплачуваність, обов'язковість виконання та відповідальність за заподіяну шкоду, в тому числі життю чи здоров'ю пасажирів, бо це є суворою і невід'ємною вимогою, яка не може бути обмежена договором [18].

Закон України "Про залізничний транспорт" встановлює окрему структуру, яка охоплює правові, організаційні та економічні аспекти діяльності

залізниць, а також визначає вимоги щодо забезпечення безпеки руху й охорони довкілля. У ньому міститься визначення самого термінологічного поняття залізничного транспорту, в якому він являє собою виробничо-технічний комплекс підприємств, призначених для виконання потреб суспільного виробництва і населення країни як на внутрішньодержавному, так і на міжнародному рівнях. Послуги надаються усім споживачам без обмежень за ознаками видів діяльності або формою власності [6].

Не менш важливим є Статут залізниць України. Цей документ орієнтований на врегулювання вантажних і пасажирських перевезень, зокрема охоплює питання організації роботи залізниць, планування діяльності та відповідальності за можливі порушення. Це своєрідний технологічний фундамент, що деталізує процедурні аспекти договору від моменту здачі багажу і до алгоритмів дій в форс-мажорних ситуаціях. Суть цього рівня регулювання полягає у забезпеченні безперервності та технологічному забезпеченні процесу транспортування.

Значимою є також роль Закону України "Про захист прав споживачів", адже пасажир вважається споживачем послуг і має право на їх належну якість та отримання необхідної інформації. Тобто він може не лише вимагати виконання договору стосовно доставки багажу або вантажу чи його особистого пересування з початкової в кінцеву точку, а й витребувати дотримання санітарних, гігієнічних, сервісних стандартів як невід'ємної частини відповідності послуги [9].

Най докладніше регламентують обслуговування пасажирів "Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України", в яких розписаний порядок придбання та повернення квитків, включаючи електронні, норми перевезення ручної поклажі без додаткової плати, правила поведінки пасажирів, провідників та працівників на вокзалах і у поїздах, умови транспортування тварин, велосипедів та нестандартного багажу. Вони відмежовують різні типи вагонів за класифікацією і вимогами до перевезення. Правила поширюються на працівників залізничного

транспорту, фізичних та юридичних осіб, які пересуваються загальними лініями користування тільки у внутрішньому сполученні та у вагонах «АТ Укрзалізниця» чи інших суб'єктів які здійснюють перевезення, включаючи перевізників інших країн або орендованих у них, а також у власних вагонах, які перебувають у власності підприємств, організацій, установ чи громадян, у тому числі за межами України [7].

Оскільки залізничний транспорт часто діє у контексті міжнародного сполучення, важливими для України є ратифіковані міжнародні договори і угоди. Повністю було інтегровано положення Регламенту Євросоюзу про права і обов'язки пасажирів. Цей крок змінив правила з метою збільшення ефективного захисту пасажирів та заохочення поїздок через трансформацію та адаптацію залізничних послуг до недискримінаційних умов договору, зобов'язав переглянути міри відповідальності, особливості перевезення багажу, вантажу і пошти, купівлю квитків, їх бронювання, скасування, страховку та інші пункти. Скажімо правильне застосування і дотримання всіх рекомендацій позитивно впливає на вдосконалення механізму компенсації, до прикладу за затримки рейсів і може забезпечити кращі умови для осіб із інвалідністю [10].

Також міжнародні перевезення регулюються положеннями Конвенції про міжнародні залізничні перевезення, де є додатки про єдині правила, які чинні для України, порядок забезпечує роботу з єдиною накладною, яка дозволяє перетинати західні кордони без зайвої паперової тяганини. Це критично важливо для інтеграції в транс'європейські коридори, спрощення транзиту і впровадження європейських стандартів безпеки та відповідальності. Система оформлює єдиний квиток на складні міжнародні маршрути, що спрощує пересадки між різними залізницями [4].

З фактичної реалізації договору були зміни у зв'язку з нововведеннями цифровізаційних процесів, де він може бути укладеним і дійсним з моменту генерації електронного підтвердження, QR-коду, е-квитка в застосунку, чат-боті чи з електронної пошти, без обов'язкового паперового формату. Трансформація вимагає постійного оновлення правил у захисті персональних даних пасажирів,

прозорості, недопущення проїзду без наявності квитка або з підробленим проїзним документом чи унеможливлення неправомірних дій провідників, які самостійно продають місце у вагоні, коли офіційно вони вже розкуплені. Також потрібна посилена увага до публічних обов'язків дотримання правопорядку і заходів-забезпечення безпеки та комфорту всієї спільноти пасажирів. Зокрема заборона на розпиття алкоголю попри відведені місця у вагонах-ресторанах, куріння.

Процедура оформлення міжнародних перевезень характеризується підвищеною складністю через синхронізацію систем бронювання у різних країнах. В зміст договору подібних перевезень обов'язково включаються положення, що регламентують транзитні формальності та митний контроль. Це покладає на пасажирів додаткову відповідальність, зокрема обов'язок забезпечити наявність належним чином оформлених проїзних документів, таких як закордонний паспорт та інші для перетину кордону, дозволи. В даний час, визначальною характеристикою міжнародних квитків стає їхня інтермодальність, в якій один цифровий договір може охоплювати декількох операторів перевезень, наприклад, українську "Укрзалізницю" та польську РКР. Згідно з умовами договору, юридична відповідальність за затримку чи скасування рейсу покладається на перевізника, у зоні відповідальності якого стався інцидент. Водночас пасажирів надається право за власним вибором висувати претензії як першому, так і останньому перевізнику в маршруті. Такий підхід є суттєвим покращенням у сфері захисту прав споживачів транспортних послуг [20].

Таким чином, нормативно-правове регулювання договору перевезення є комплексним. Воно поєднує в собі жорсткі імперативні норми та диспозитивні елементи, що дозволяють пасажирів обирати рівень комфорту та додаткові сервіси в залежності від напрямку, типу вагонів, багажу, необхідності перевезення домашньої тварини, тощо. На даному етапі Україна об'єднує національні норми та міжнародні рекомендації, спостерігається розвиток сфери цифровізації

ресурсів механізму залізничного перевезення, проте також є певні прогалини, які теж підлягають дослідження та вдосконалення у майбутньому.

1.3. Права, статус та обов'язки учасників договору

Аналіз правового статусу сторін договору дає змогу глибше зрозуміти внутрішню структуру зобов'язань і визначити коло відповідальності кожного учасника. Суб'єктами цих правовідносин виступають перевізник і пасажир, їх права та обов'язки взаємопов'язані та балансують між приватноправовим інтересом особи, публічними, державними й технологічними вимогами транспортної системи.

Перевізник займає особливе місце в системі договірних правовідносин як професійний суб'єкт, чия діяльність регулюється спеціальними юридичними нормами та ліцензійними вимогами. Одним із головних обов'язків перевізника є гарантування технічно справного транспортного засобу, який відповідає як санітарно-технічним стандартам, зазначеній у проїзному документі категорії так і точності у графіку руху, зупинках, обов'язкового забезпечення інклюзивності. Станом на сьогодні, важливо щоб був безперешкодний доступ до залізничної інфраструктури для маломобільних груп населення, що включає наявність окремих місць спеціального обладнання, підйомників та адаптації інформаційних систем [5].

Крім того, до його ключових зобов'язань входить безпека пасажирів впродовж всіх етапів перевезення, від посадки до висадки. В цьому передбачається його дії для підтримання технічної справності рухомого складу, створення умов для уникнення травматизму під час користування транспортом та гарантування безпечного середовища в процесі поїздки. Не менш важливим є обов'язок дотримуватися точності в часі і розкладі руху, оскільки своєчасне відправлення та прибуття до пункту призначення становить суттєву частину виконання договірних зобов'язань. Додатково залізниця має інформувати пасажирів про умови поїздки, доступні пільги для різних категорій осіб та правила поведінки в транспорті [11].

Як суб'єкт, перевізник має право стягувати оплату за надані послуги, а також наполягати на дотриманні пасажиром внутрішнього порядку. У разі порушення поведінкових чи безпекових норм пасажиром, перевізник може тимчасово відмовити у наданні послуг або навіть достроково припинити договір.

Обов'язки пасажира спрямовані на забезпечення порядку й безпеки під час поїздки. Основними є придбання проїзного документа та його збереження для пред'явлення контролюючим особам, зобов'язання дотримуватись правил пожежної безпеки та загальних норм поведінки в громадських місцях. Особливу увагу слід звернути на вимоги правильного оформлення багажу, вага чи розмір якого не виходять за межі допустимого в рамках ручного перенесення.

Пасажир в цих правовідносинах виконує роль не тільки сторони договору, а й споживача послуг, що надає йому додаткові гарантії правового захисту. Основним правом пасажира є отримання якісної послуги, тобто зайняття придбаного місця, вказаного у квитку, можливість користуватися запропонованими сервісами, до прикладу таких як постіль, буфет, тощо, а також використовувати пільги та соціальні гарантії. Серед таких гарантій, можна перелічити право на безкоштовне перевезення дитини певного віку без надання окремого місця, можливість оформлення проїзного документа зі знижкою через студентське посвідчення або статус учасника бойових дій. У випадках порушення перевізником обов'язків передбачено право пасажира на відшкодування матеріальної чи моральної шкоди, а також компенсацію за завдані збитки [3].

Пасажир також захищається від перепродажів, і незаконних дій, має право вибору класів вагону у вигляді жіночого або дитячого купе, приватного двомісного люксу та будь-яких інших запропонованих до вибору сервісів. А для остаточної ліквідації ринку перепродажів, залізниця у правилах запровадила обов'язкову ідентифікацію через державні цифрові платформи. В будь-якому разі пасажир може просити ввічливого ставлення від персоналу, наявності чистого місця і постільної білизни, справне обладнання, доступ до туалету, вентиляцію, правдиву і актуальну інформацію щодо власних прав, тощо. При

порушенні або неналежних умовах, пасажиру дозволено поскаржитися до перевізника, зателефонувати на гарячу лінію, органів управління залізничним транспортом, Держспоживчслужби і напряду до суду, якщо вважає це необхідним для захисту своїх законних прав [2].

Особливе місце займає обов'язок страхування пасажирів від нещасних випадків у транспорті. Розглянемо приклад Укрзалізниці, де страховий платіж вже включено у вартість квитка, оскільки в Україні це діє так, що його вже включено при оформленні кожного пасажира. Розмір страхового збору завжди вказана в порядку квитка і покриває ризики травм, загибелі чи інвалідності. Застрахований теж персонал поїздів і ті, хто здійснює поїздку. Дія страхового захисту супроводжується від моменту оголошення посадки у вагони і до виходу із вокзалу, тобто закінчення поїздки [13].

Таким чином, правовий статус учасників договору перевезення побудований на принципах цілісного, юридично-засвідченого балансу інтересів. Він ґрунтується на професійній відповідальності перевізника та добросовісній поведінці пасажира, що разом створюють умови для ефективної роботи залізнично-транспортної системи. На даний час, діджиталізація та впровадження онлайн-систем, платформ інтелектуального управління пасажиропотоками і введення комплексних гарантій потребує більш гнучкого регулювання питань щодо персональних даних, безпеки у транспорті, стійкості та адаптивності під потреби інклюзії, недискримінації, допомоги у перевезеннях з дітьми та домашніми тваринами, соціальної і страхової захищеності в час нелегких викликів. Україна інтегрує залізницю до світових стандартів співробітництва, та показує всі реалії сьогодення у час повномасштабного вторгнення. Залізниця демонструє високий рівень готовності до умов обстрілів, евакуації населення, постійно оновлюючи безпекові протоколи, працює в режимі підвищеної готовності, оперативно реагуючи на загрози [17].

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ УКЛАДЕННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДОГОВОРУ

2.1. Процедура оформлення, зміст та укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом

Договір про залізничне перевезення пасажирів та багажу характеризується тим, що це угода, через яку перевізник чи залізниця зобов'язаний доставити пасажирів та багаж до пункту призначення за плату. Він має публічний, двосторонній і оплатний характер, хоча й існують групи з правом безоплатного проїзду. Його укладання регулюється положеннями Цивільного кодексу України та спеціальними Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти.

Станом на 2026 рік договором вважається узгодження всіх істотних умов, яке підтверджується у вигляді фіскалізованого електронного проїзного документа окремо для пасажирів, домашньої тваринки і якщо багаж не є включеним в межах квитка, то багажна квитанція. На відміну від застарілої практики, де квиток був лише доказом укладення договору, у сучасних правових реаліях цифровий квиток з унікальним ідентифікатором виступає безпосередньо формою договору, що містить закодований набір прав та обов'язків сторін. Акцепт договору з боку пасажирів відбувається з моменту повної оплати вартості проїзду, яка також служить точкою активації страхового захисту [12].

Процес укладення договору перевезення залізничним транспортом має специфічний юридичний алгоритм, який суттєво відрізняє його від класичних цивільно-правових правочинів. З огляду на публічний характер цього договору, процедура його укладення починається не з персональної пропозиції, а з оферти перевізника, яка виражається у публікації розкладу руху поїздів та оголошенні тарифів на проїзд. Це створює ситуацію, за якої залізниця заздалегідь погоджується укласти договір з будь-якою особою, яка звернеться за послугою. Юридичним фактом, що свідчить про акцепт цієї пропозиції пасажиром, є повна оплата вартості проїзду та отримання відповідного проїзного документа.

Зміст договору перевезення складається з сукупності умов, які визначають параметри майбутньої поїздки. До істотних умов належать маршрут

прямування, дата та час відправлення, номер поїзда, тип вагона та номер місця, а також вартість послуги. Оскільки цей правочин є договором приєднання, більшість його умов визначена державою у профільних правилах перевезень, і пасажир не може змінювати їх за власним бажанням. Його волевиявлення обмежується вибором класу обслуговування та часу поїздки. Специфічним елементом змісту є також включення до вартості квитка страхового збору, що автоматично робить пасажир застрахованою особою на період подорожі.

Форма договору перевезення залізничним транспортом є письмовою, проте вона реалізується через специфічний документ - проїзний квиток або багажну квитанцію. У сучасних умовах розвитку інформаційних технологій традиційна паперова форма все частіше витісняється електронними проїзними документами. З юридичної точки зору, електронний квиток має таку ж правову силу, як і паперовий бланковий квиток, оскільки він містить унікальний QR-код та зберігається в інформаційній базі перевізника. Момент укладення договору при використанні інтернет-продажу настає з моменту формування електронного квитка після успішного підтвердження транзакції банком. Це значно спрощує процедуру, адже фізична присутність пасажир біля каси залізничного вокзалу більше не є обов'язковою умовою виникнення договірних відносин.

Окремим аспектом процедури є оформлення перевезення багажу, яке зазвичай відбувається як додаткова угода до основного договору перевезення пасажир. На відміну від проїзду пасажир, договір щодо багажу має реальний характер, оскільки вважається укладеним лише після фіксування ваги, кількості, стану пакування та, за бажанням пасажир, оголошення цінності майна і фактичної передачі речей багажному відділенню та отримання багажної квитанції. Такий дворівневий механізм оформлення, окремо для особи та для її речей, якщо це передбачено вимогам, дозволяє чітко розмежувати відповідальність перевізника у разі затримки поїзда або втрати майна. Таким чином, процедура укладення договору є чітко регламентованою та автоматизованою, що мінімізує суб'єктивний фактор та забезпечує швидкість цивільного обороту у сфері транспортних послуг.

2.2. Особливості виконання зобов'язань за договором

Виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом передбачає здійснення скоординованих дій усіх сторін з метою досягнення головної цілі - успішного і безпечного перевезення пасажирів його багажу чи тварин до кінцевого пункту. На відміну від моменту укладення договору, який констатується придбанням квитка, виконання зобов'язань розпочинається тоді, коли пасажирові надається право посадки і аж до кінцевого пункту призначення. На цьому етапі перевізник, через своїх представників, тобто провідників, зобов'язаний переконатися у правильності оформлення проїзних документів та документів, що посвідчують особу, оскільки залізничний квиток є іменним.

Головна відповідальність перевізника під час перевезення полягає у створенні комфортних умов для перебування пасажирів в вагоні протягом усього маршруту. Це включає підтримання оптимальної температури, чистоти у вагоні, забезпечення постільними речами та доступом до санітарних вузлів. Особливістю залізничних перевезень є те, що перевізник зобов'язаний не лише доставити пасажирів у пункт призначення, але й забезпечити певний рівень обслуговування, що робить договір перевезення багатокomпонентним. Наявність у вагоні осіб, які у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, що загрожує законним гарантіям безпеки або спокою пасажирів, кваліфікується як неналежне виконання обов'язків. У таких випадках правове регулювання передбачає механізм, в якому провідник може спробувати розв'язати ситуацію самотужки, а якщо не вдасться, є можливість примусового припинення зобов'язання щодо порушника, тобто висадка пасажирів на найближчій станції з участю представників поліції. У непередбачуваних ситуаціях, таких як технічні несправності вагонів або відсутність заброньованого місця, перевізник повинен запропонувати інші умови. Наприклад, надати місце в вагоні вищого класу без додаткової оплати. Це демонструє пріоритет інтересів пасажирів в системі перевезень [16].

Питання перевезення багажу також має свої специфічні особливості. Багаж зазвичай доставляється разом із пасажиром в той самий пункт призначення і тим самим поїздом. У випадку відправлення багажу іншим рейсом, залізниця повинна повідомити пасажирів про час прибуття. Виконання перевезення багажу вважається належним за умови збереження його упаковки та початкової ваги, зафіксованої під час приймання. Пасажир має забрати багаж у встановлений термін після прибуття потяга, а у разі порушення строків перевізник отримує право нарахувати оплату за зберігання, що трансформує відносини перевезення у договірні відносини зі зберігання.

Важливою складовою правильного виконання зобов'язань є дотримання часових рамок. Залізниці несуть відповідальність за дотримання розкладу руху, однак на цей процес можуть впливати зовнішні фактори, такі як природні негоди, технічні аварії чи воєнний стан і обстріли. У таких випадках можливі спеціальні заходи, з яких діятиме або зміна маршруту, організація пересадки на автобуси, або продовження терміну дії квитків. Договір перевезення вважається повністю виконаним тоді, коли пасажир безпечно сходить на перон станції призначення і отримує свій багаж. Усі претензії щодо невиконання або неналежного виконання зобов'язань, такі як запізнення чи неналежний рівень обслуговування, повинні бути зафіксовані негайно на етапі виконання чи одразу після нього шляхом складання офіційних актів. Це створює правову основу для захисту інтересів пасажирів в майбутньому [19].

Отже, особливості виконання зобов'язань у сфері залізничного перевезення в 2026 році свідчать про зміну підходів від простої функції доставлення з першопочаткового вказаного на проїзному документі пункту до кінцевої точки в трансформацію комплексного управління соціально-технічними ризиками. Дотримання правопорядку в транспорті, забезпечення чіткої системи розподілу місць і виключення корупційних схем є ключем до стабільності даних правовідносин і укладення договорів. Належне виконання зобов'язань залізничними перевізниками тепер нерозривно пов'язане із впровадженням

сучасних стандартів обслуговування, активним захистом інтересів пасажирів і суворим дотриманням технологічних регламентів.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

3.1. Актуальні прогалини правового регулювання та специфічні виклики

У контексті цифровізації та реформування нормативної бази, практика залізничних перевезень демонструє низку суттєвих практичних прогалин і недостатньо-регульованих на рівні законодавства моментів, які потребують ґрунтовного переосмислення з огляду на нові виклики сучасності. Першими варто зазначити подвійний продаж, проїзд у технічних приміщеннях і перепродаж квитків. У разі виникнення ситуації, коли на одне місце претендують двоє пасажирів через виниклі проблеми з технічним збоєм, перекупленням, перевізник повинен врегулювати це надавши можливе, вільне місце, в окремих випадках вищого класу, без додаткової оплати пасажиром, чий право було порушеним. Якщо вільні місця відсутні, виконання зобов'язання переростає у відповідальність не лише повернення повної вартості квитка, а й сплати штрафної компенсації [10].

Виконання договору через розміщення пасажирів в купе провідника або інших службових приміщеннях є грубим порушенням і фактично виводить такі відносини за межі правового поля договору залізничного перевезення. Насамперед це ризик і для провідника, і для пасажирів. Оскільки він не набуває свого статусу споживача послуги і не має відповідного захисту у разі травмування чи аварії. Для персоналу такі дії тягнуть за собою порушення і дисциплінарну або адміністративну відповідальність за них за недотримання істотних умов і ігнорування правил безпеки та загальних норм під час залізничного проїзду.

Наступною із найбільш дискусійних дилем для суспільства є статус гендерно-сегрегованих послуг, особливо таких як жіночі купе. Із точки зору класичного цивільного права, відмова чоловікові в придбанні квитка на вакантне місце в подібному купе може бути кваліфікована як порушення принципу свободи укладання публічних договорів [18] та дискримінація за ознакою статі. Проте через призму прав людини та забезпечення особистої безпеки, виникнення

такого вільного вибору - така практика може розцінюватися як необхідний захід. Відсутність чіткої легітимації цих заходів у законодавстві, зокрема в Законі України «Про залізничний транспорт», ускладнює правове трактування відмежовування за ознакою статі як форми «позитивної дії» держави. Це породжує ризики судових позовів із боку активістів та тих громадян, хто вважає це порушенням їх права на недискримінацію і які можуть вимагати рівного доступу до послуг, змушуючи перевізників підтримувати складний баланс між юридичними нормами та суспільними очікуваннями [14].

Ще однією проблемною сферою залишається регулювання дитячих вагонів та спеціалізованих просторів для малолітніх пасажирів. Сучасні стандарти якості послуг передбачають не лише фізичне забезпечення місця, але й створення безпечного та комфортного середовища, з урахуванням спеціального обладнання та високого рівня якості обслуговування. Куплене місце у даному вагоні передбачає доступ до розважальних зон, оновлених купе, з отриманням спеціальних браслетів з інформацією про купе та контактним телефоном батьків, ціна аналогічна звичайному вагону купе. Проте, чинне законодавство не дає однозначної відповіді щодо того, хто несе відповідальність у разі травмування дитини в ігровій зоні вагона - батьки або перевізник як власник джерела підвищеної небезпеки. Недостатня деталізація в технічних регламентах щодо облаштування таких зон призводить до того, що їх дизайн регулюється внутрішніми стандартами залізничних компаній, що утруднює оцінювання якості наданих послуг у випадку правового спору [1].

Особливо складним залишається питання перевезення тварин. Україна оновила правила поїздок з тваринами, спростивши багато аспектів, проте певні процедурні та проблеми залишаються. Основними труднощами є те, що правова система досі продовжує розглядати тварин як об'єкти права власності, що викликає колізії між власниками тварин та пасажирями на безпечне та здорове середовище під час перевезення. Наявні нормативи, які базуються на вагових характеристиках або розмірах контейнера для транспортування, є морально й фактично застарілими. Зокрема, у випадках конфлікту між пасажирями, до

прикладу, між власником собаки-поводиря та особою, що страждає на астму, перевізники стикаються з неможливістю оперативного вирішення ситуації через брак регуляторних механізмів. Вирішення цієї проблеми потребує запровадження концепції «зони, вільної від алергенів», а також чіткого визначення пріоритетів правових позицій у спірних випадках.

Результати дослідження прогалин та недопрацьованих аспектів свідчать про те, що договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом еволюціонував із простої технічної функції в багатофункціональний інструмент забезпечення всіх основоположних та соціальних прав громадян. Комплекс нормативного права в взаємодії з міжнародними стандартами забезпечує надійність для захисту майнових і немайнових прав.

Хоча ще залишаються невирішені питання, такі як регулювання окремих типів вагонів, умови перевезення тварин, тому важливий детальний напрямок реформ задля позитивної динаміки розвитку. Українська залізниця успішно трансформувалася з пострадянської моделі експлуатації в сучасну європейську систему, орієнтовану на клієнта. Запропоновані зміни до законодавства мають потенціал усунути наявні прогалини та забезпечити Україні провідну роль у цифровій трансформації транспортного права на європейському рівні

3.2. Гармонізація національного законодавства та пропозиції вдосконалення

Станом на 2026 рік Україна досягла значних успіхів у приведенні національного законодавства у відповідність до правових норм Європейського Союзу. Одним із ключових досягнень стало впровадження положень Регламенту про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, яке забезпечило українським пасажиром європейський рівень прав у сфері гарантій, компенсацій та прозорості інформації. Гармонізація технічних стандартів і правових механізмів відповідальності відкрила шлях для українських перевізників до повноправної інтеграції у єдиний європейський залізничний простір, усунувши юридичні бар'єри для виконання транскордонних маршрутів. Процес інтеграції України до загальноєвропейського простору обумовлює необхідність

грунтового реформування залізничної галузі, що включає не лише технічну модернізацію, але й глибоку трансформацію на рівні нормативно-правової основи, з особливою увагою до лібералізації ринку та посилення захисту прав споживачів транспортних послуг.

Одним із ключових завдань у цьому напрямку є зміна положень до Закону України «Про залізничний транспорт», закріпивши статус гендерно-сегрегованих та сімейних сервісів. Це дозволить уникнути звинувачень у дискримінації та забезпечити стабільну правову базу для таких ініціатив. Також пропонується лібералізувати правила перевезення тварин, запровадивши обов'язкове страхування відповідальності власників перед іншими пасажирами. Це усуне обмеження щодо габаритів тварин за умови дотримання вимог безпеки.

На рівні підзаконних актів актуальним є перегляд Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти. У контексті цього перегляду мають бути нормативно врегульовані аспекти застосування цифрових сервісів, а також деталізовані процедури ідентифікації пасажирів під час використання електронних проїзних документів. Пропонується запровадити систему «смарт-компенсацій», яка автоматично зараховуватиме компенсацію за затримку рейсу на цифровий гаманець пасажирів без необхідності подавати паперові претензії. Реалізація цього механізму базуватиметься на технології блокчейн, що дозволить точно фіксувати час прибуття. Наразі для отримання компенсації українські пасажирів змушені долати складну процедуру подання претензій, при цьому суми відшкодувань залишаються незначними. Встановлення на законодавчому рівні чітко визначених компенсаційних відсотків від вартості квитка, які автоматично повертаються у разі затримки поїзда на одну годину чи більше, сприятиме підвищенню якості обслуговування та стане важливим інструментом відповідальності перевізників.

Не менш актуальним є вдосконалення системи страхування пасажирів. Доцільно запровадити прямий режим відповідальності перевізника перед пасажиром замість нинішньої практики обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті, коли вартість страхового збору

включається у ціну квитка. Такий підхід спростить процедуру отримання страхових виплат і сприятиме посиленню відповідальності залізничних операторів за безпеку перевезень [15].

Рівень інтеграції принципів безбар'єрного середовища на залізничному транспорті України перебуває у стадії активних змін, орієнтованих на перехід від застарілої радянської інфраструктури до сучасних європейських стандартів інклюзивності. Більшість залізничних станцій та вокзалів було спроектовано за радянських часів, без урахування потреб осіб з обмеженими фізичними можливостями. У багатьох випадках на об'єктах відсутні ліфти, підйомники, спеціально обладнані санітарні приміщення, а наявні пандуси часто мають неналежний кут нахилу, що робить їх непридатними для користування. Значна частина платформ є низькими, що ускладнює посадку у вагони, особливо у рухомий склад старого зразка. Для осіб, які користуються інвалідними візками, це може бути абсолютно неможливим без сторонньої допомоги. Потрібно необхідно забезпечити нормативне закріплення прав осіб з інвалідністю та інших маломобільних категорій населення шляхом запровадження обов'язкових вимог щодо облаштування вокзалів і вагонів засобами безбар'єрного доступу, із застосуванням значних штрафних санкцій у разі їх невиконання.

Загалом можна стверджувати, що подальший розвиток правового регулювання у сфері залізничних перевезень в Україні базуватиметься на поступовому переході від адміністративно-командних до ринкових механізмів управління. У центрі такої системи стоятиме пасажир як суб'єкт із гарантованими і ефективно реалізованими правами. Реалізація запропонованих змін надасть можливість не лише виконати міжнародні зобов'язання України, але й створити сучасну, безпечну і комфортну транспортну систему, яка відповідатиме високим світовим стандартам.

ВИСНОВКИ

Результати проведеного дослідження правової природи та особливостей виконання договору перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом дозволяють зробити наступні висновки.

Теоретичний аналіз поняття та властивостей договору підтвердив, що даний правочин є окремим видом цивільно-правової угоди про надання послуг. Залізничний транспорт тут виступає як технічний та юридичний засіб виконання зобов'язання, що покладає на перевізника особливу відповідальність за експлуатацію джерела підвищеної небезпеки. Нормативно-правове регулювання таких правовідносин має багаторівневу структуру. Дослідження юридичного статусу сторін у договорі продемонструвало чіткий баланс прав і обов'язків між професійним перевізником і пасажиром-споживачем. Найважливішим обов'язком залізниці є забезпечення безпеки пасажирів, причому цей обов'язок має абсолютний характер у випадках завдання шкоди здоров'ю. Зі свого боку, пасажир володіє не лише правами на якісне обслуговування, а й зобов'язаний дотримуватися правил безпеки як необхідної умови для належного виконання договору.

В теперішній час, процес укладення договорів перевезення зазнав кардинальних змін, будучи також переведеним у цифровий формат. Інтеграція електронного квитка із національними системами ідентифікації трансформувала його із суто фіскального документу в багатофункціональний цифровий контракт. Цей квиток виконує одразу декілька функцій з активацією страхового покриття, забезпеченням ідентифікації особи з метою протидії махінаціям з квитками та надає миттєвий доступ до механізмів компенсації. Окрім покращення зручності для пасажирів, така цифровізація значно підвищила рівень безпеки на залізничному транспорті. Виконання договірних зобов'язань перевізником нині охоплює не лише фізичне переміщення пасажирів, але й надання комплексу інформаційних і сервісних послуг, які прямо впливають на якість виконання договору в цілому.

Огляд питань відповідальності та перспектив розвитку вказує на необхідність подальшої гармонізації українського законодавства з правовими нормами Європейського Союзу. Поглиблений аналіз міжнародної співпраці у реформах свідчить про фундаментальний вплив імплементації підходів до відповідальності залізничних перевізників. Українські пасажирів отримали стандартизований правовий статус, що відповідає європейським нормам і включає гарантовану компенсацію за затримки рейсів, а також розширений захист у міжнародних перевезеннях. Ці зміни сприяли утвердженню договору перевезення як ключового інструменту інтеграції України до єдиного транспортного простору Європейського Союзу, усуваючи бар'єри правового характеру для громадян України в межах міжнародних сполучень. Однією з ключових пропозицій є перехід від складної претензійної процедури до впровадження системи автоматичних компенсацій за затримку поїздів.

Додатково рекомендується реформувати страхову політику й забезпечити демонополізацію ринку залізничних перевезень шляхом доступу приватних операторів. Такий підхід сприятиме покращенню захисту прав пасажирів і підвищенню якості українського залізничного сервісу до рівня європейських стандартів. Окрім класичних обов'язків із доставки пасажирів, перевізникові надано повноваження для забезпечення громадського порядку під час поїздки. Зокрема, передбачено механізми розірвання договорів із особами, які перебувають у стані сп'яніння чи порушують спокій інших пасажирів, що обґрунтовується потребою забезпечення колективної безпеки. Одночасно зроблено висновок, що використання нелегітимних форм проїзду ставить пасажирів поза межами правового поля і позбавляє його права на компенсацію й страхове відшкодування.

Незважаючи на істотний прогрес у реформуванні транспортного права, були ідентифіковані низка проблемних аспектів, які потребують подальшого врегулювання для вдосконалення до викликів часу та воєнного стану для високих стандартів безпеки, мобільності і гідності людини.

Список використаних джерел:

1. UNICEF. ЮНІСЕФ та Укрзалізниця запустили перший дитячий вагон. *unicef для кожної дитини*. URL: <https://www.unicef.org/ukraine/press-releases/unicef-and-ukrzaliznytsia-launch-first-childrens-train-carriage>.
2. Залізничні перевезення: які права має пасажир. *7eminar*. URL: <https://7eminar.ua/news/19465-zaliznicni-perevezennya-yaki-prava-maje-pasazir> (дата звернення: 13.04.2026).
3. Захист прав пасажирів на залізничному транспорті. *Wiki Legal Aid*. URL: https://legalaidd.wiki/index.php/Захист_прав_пасажирів_на_залізничному_транспорті (дата звернення: 14.04.2026).
4. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року : Конвенція Респ. Австрія від 09.05.1980 : станом на 5 черв. 2003 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text (дата звернення: 15.04.2026).
5. Правила технічної експлуатації залізниць України. *Е Ч К*. URL: https://echk.zp.ua/category/technical_literature/pravila_tekhnichnoi_ekspluatacii/page/2/ (дата звернення: 20.04.2026).
6. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР : станом на 31 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text> (дата звернення: 15.04.2026).
7. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : Наказ М-ва трансп. та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196 : станом на 22 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> (дата звернення: 16.04.2026).
8. Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова Каб. Міністрів України від 06.04.1998 № 457 : станом на 28 берез. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-п#Text> (дата звернення: 16.04.2026).

9. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 № 1023-XII : станом на 24 груд. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text> (дата звернення: 16.04.2026).

10. Регламент про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту – Вікіпедія. *Вікіпедія*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Регламент_про_права_та_обов'язки_пасажирів_в_залізничного_транспорту (дата звернення: 20.04.2026).

11. Регламентация залізничних перевезень згідно з нормами національного права України. *Pidru4niki*. URL: https://pidru4niki.com/1652020543928/logistika/reglamentatsiya_zaloznichnih_perevezen_zgidno_normami_natsionalnogo_prava_ukrayini (дата звернення: 14.04.2026).

12. Стаття 910. Договір перевезення пасажирів та багажу - Цивільний кодекс України | Protocol. *Протокол. Юридичний інтернет ресурс*. URL: https://protocol.ua/ua/tsivilniy_kodeks_ukraini_statyya_910/ (дата звернення: 12.04.2026).

13. Страхування пасажирів залізничного транспорту від нещасних випадків. *АТ «Укрзалізниця»*. URL: https://www.uz.gov.ua/passengers/station_services_and_facilities/test/ (дата звернення: 10.04.2026).

14. Укрзалізниця запускає жіночі купе. Навіщо це роблять і як купити квитки - BBC News Україна. *BBC News Україна*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-65648601> (дата звернення: 21.04.2026).

15. Укрзалізниця може впровадити страхування пасажирів як при авіаперевезеннях. *Економічна правда*. URL: <https://epravda.com.ua/biznes/ukrzeliznitsya-planuye-vprovaditi-strahuvannya-pasazhiriv-yak-v-aviaciji-819629/> (дата звернення: 20.04.2026).

16. Укрзалізниця посилює правила безпеки у поїздах. *Перший міський*. URL: <https://one.kr.ua/news/63243> (дата звернення: 14.04.2026).

17. Укрзалізниця розповіла пасажирам, як відбувається евакуація під час подорожі. *Новини України - останні новини України сьогодні - УНІАН*. URL: <https://www.unian.ua/tourism/lifehacking/ukrzaliznicya-posilyuye-pravila-bezpeki-pasazhiriv-u-dorozi-shcho-varto-znati-13326438.html> (дата звернення: 20.04.2026).

18. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 1 лют. 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 14.04.2026).

19. Штрафи на залізниці. За які порушення пасажир поїздів ризикують "влетіти" на гроші. *РБК-Україна*. URL: <https://www.rbc.ua/rus/news/shtrafi-zaliznitsi-ki-porushennya-pasazhiri-1743606487.html> (дата звернення: 21.04.2026).

20. Як купити квитки Укрзалізниці на міжнародні рейси? (оновлено). *Visit Ukraine - SERVICE PORTAL ABOUT UKRAINE 24/7*. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/216/how-to-buy-ukrzaliznytsia-tickets-for-international-flights#rumuniya> (дата звернення: 16.04.2026).