

медицинской помощи в Санкт-Петербурге и Финляндии (1995-1996гг.). *Проблемы социальной гигиены и история медицины*. 1997. №6 .С.3–6.

15. Обезболивание при раке и паллиативное лечение. Перевод с англ. ВОЗ. М.: Медицина. 1992. 76с.

16. Ангелуца П. Скільки коштує лікування в Австралії? *Медицина світу*. 2000. Т. 9, № 2. С. 110–118.

17. Christakis N. A, Escarse J. J. Survival of Medicare patients after enrollment in Hospice Programs. *The New England Journal of Medicine*. 1996. Vol. 335, № 3. P. 172-178.

18. Рахманова А. Г. Хосписы для больных спид, секс, здоровье. 1999. № 2. С. 16-17.

19. Коваленко В. Б. Психоэмоциональные проблемы хосписного обслуживания. *Паллиативная медицина и реабилитация*. 1999. № 2. 54 с.

20. Сердюк О. І. Хронічне соматичне страждання як чинник психосоціотравматизації хворої людини: Проблеми та перспективні напрями організації діяльності системи медичної допомоги населенню. *Вісник соціальної гігієни та орг. охорони здоров'я України*. 2000. № 1. С. 13-15.

21. Зотов П. Б., Новиков Г. А., Уманский С. М. Суицидальное поведение онкологических больных. *Паллиативная медицина и реабилитация*. 1997. № 4. С. 25-29.

22. Бельгия приняла беспрецедентный закон о детской эвтаназии. 3 марта 2014. URL: <http://www.mk.ru/politics/world/article/2014/03/03/992801-belgiyapriynyalabespretsedentnyiy-zakon-o-detskoj-evtanazii.html>

23. Гнездилов А. В., Леоненкова С. А., Репина М. Т. Некоторые социальные проблемы в хосписной службе среди онкологических больных. *Паллиативная медицина и реабилитация*. 1997. № 3. С. 41-42.

24. Крюков С. А. Законодавчі аспекти паліативної медицини: зарубіжний та вітчизняний досвід. *Вісник Української Академії державного управління при Президенті України*. 2001. № 4. С. 214-221.

Y. Kamardina, N. Mitko

THE RIGHT OF NEUELICALLY PATIENT TO EVANZAZIYA: INTERNATIONAL LEGAL REGULATION AND PRACTICE OF REALIZATION

The article deals with the legal aspects of the implementation of the law of the incurably ill patient with euthanasia. The concept of "incurably sick" is investigated and the main qualitative features of this concept are highlighted. The peculiarities of legal definition of concepts "incurably ill", "incurable patient", "terminal patient" and their correlation are analyzed. It is proposed to give legal significance to the term "incurably sick" and to identify the features that are inherent in this category of patients.

Key words: patient, incurable, incurable patient, terminal patient, euthanasia, voluntary euthanasia, hospice.

Стаття надійшла до редакції 16.10.2018 р.

УДК 342.922

В. В. Волік

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКІВ

В статті підіймаються питання, що стосуються захисту пільгових категорій громадян під час користування ними громадським транспортом. Розглянуто поточний

стан правового регулювання цієї сфери відносин в суспільстві. Окреслено пропозиції щодо юридичного закріплення норм, які б додатково регулювали діяльність автомобільних перевізників та посилення їх відповідальності за відмову у перевезенні пільговиків, що надало б черговий крок задля досягнення європейського рівня якості роботи на автомобільному транспорті.

Ключові слова: транспорт, міський транспорт, транспортна послуга, перевезення пасажирів, автомобільний перевізник, пільгова категорія громадян, соціальний захист.

Постановка проблеми. Загальновідомо, що співробітництво України та ЄС в сфері транспорту повинно буде охоплювати такі напрямки:

- розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики;

- розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність, враховуючи терміни й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проєктах відповідно до Додатка XXXIII до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії їхніми державами-членами, з іншої сторони;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод, зокрема процедури забезпечення суворого застосування та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

- науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку і удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад, інтелектуальних транспортних систем;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

З огляду на зазначене вище та на наш погляд, для досягнення поставлених амбіційних цілей та реалізації поточних задач, намічених в Національній транспортній стратегії України до 2030 року і нарешті побудови високого рівня комфорту перевезення пасажирів необхідно пройти, крім іншого, глибокий та вагомий шлях вдосконалення законодавчого урегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства і економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів через так званий інструмент адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно Угоди про асоціацію

Україна – ЄС.

Зокрема, підлягає подальшому удосконаленню законодавство, що регулює відносини перевізників з пільговими категоріями громадян, нарешті подальшому закріпленню норм законодавства, які б надавали реальний захист прав пільговиків на їх безперешкодний доступ та безкоштовний проїзд у міському транспорті загального користування.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Слід згадати роботи М.Л. Шелухіна [1], В. Парахіної [2], Н. Троїцької, А. Чубукова [3], В. Савенко, В. Гайдукевич [4], О. Антоненко [5], І. Гончар [6], Д. Мелентьева [7], Д. Власенко [8], які розглядали діяльність автомобільних перевізників та послуги, що ним надаються. Їх праці знаходяться як в економічній, так і в правовій площині з огляду на те, що діяльність транспорту тісно пов'язана з цими науками. Разом з тим слід зазначити, що поза увагою дослідників залишилися окремі питання надання транспортних послуг, з точки зору застосування європейського законодавства.

Формулювання завдання дослідження. Метою дослідження є пошук та надання пропозицій по удосконаленню чинного законодавства в сфері діяльності автомобільних перевізників в Україні, визначення вимог щодо інформування пасажирів про кількість вільних та зайнятих пільгових місць в пасажирському автомобільному транспорті, встановлення відповідальності за відсутність вказаної інформації, з огляду на направлення нашого вектору розвитку держави в сторону Європи.

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що на теперішній час виникли вагомні підстави в удосконаленні правового забезпечення діяльності автомобільних перевізників з урахуванням європейських тенденцій, що повинно привести до підвищення ефективності державного регулювання у сфері перевезень пасажирів автомобільним транспортом, запровадженню ефективного контролю функціонування ринку автомобільних перевезень, запровадженню європейських умов допуску до ринку перевезень.

Виклад основного матеріалу. Загальновідомо, що кожний квартал у Міністерстві інфраструктури України проводиться аналіз та узагальнюється практика розгляду звернень громадян шляхом складання звітної документації, яка доводиться до відома структурних підрозділів та розміщується на офіційному веб-сайті Міністерства.

Відповідно до звіту про розгляд звернень громадян, що надійшли до Міністерства інфраструктури України за I квартал 2018 року у період з 01.01.2018 до 30.03.2018 до Міністерства інфраструктури України надійшло 524 звернення громадян з усіх регіонів України. Найбільша кількість звернень у цей період надійшла від громадян міста Києва (100), Київської (44), Одеської (30) та Львівської (29) областей [9].

Крім того, як зазначається на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України загальний аналіз звернень засвідчує, що громадяни переважно порушують питання:

- Обслуговування на підприємствах транспорту:

Найбільше це стосується неналежного рівня сервісу, незадоволення громадян організацією графіка руху та скасування поїздів приміського та далекого сполучення, відміни зупинок поїздів на багатьох станціях та зупиночних пунктах (значна частина є колективними), необґрунтоване з погляду заявників, підвищення тарифів на послуги транспорту.

- Невирішеність проблем соціальної сфери:

Велика кількість звернень стосується здійснення перевезень пільгових категорій громадян автомобільним транспортом. Неврегульованість на законодавчому рівні питання відшкодування за виконання такого виду перевезень створює умови до

виникнення конфліктних ситуацій під час їх здійснення.

Найчастіше громадяни звертаються з питань пільгового проїзду, зокрема зі скаргами на відмову водіїв автомобільного транспорту та касирів автостанцій у реалізації права пільгового проїзду окремих категорій громадян.

Деякі громадяни звертаються зі скаргами на те, що в окремих залізничних касах не видають квитки за посвідченнями, що надають право на пільговий проїзд.

• В сфері виробничої діяльності:

Питання працевлаштування та звільнення, в тому числі пов'язані з реорганізаційними заходами на підприємствах залізничного транспорту та пошти, залишаються проблемними. Працівники ж відділень поштового зв'язку та мешканці сільської місцевості скаржаться переважно на невідповідність рівня заробітної плати листонош їх важким та специфічним умовам праці.

Отже, громадяни в основному зверталися з питань незадовільного рівня сервісного обслуговування, незадовільного санітарно-гігієнічного стану рухомого складу та споруд транспортно-дорожнього комплексу, праці та заробітної плати, пільгового проїзду у міських та міжміських маршрутних таксі, покращення житлових умов працівників та пенсіонерів залізниці, працевлаштування, питання ліцензування діяльності на автомобільному транспорті та порушень при проведенні конкурсів на визначення перевізника на пасажирські перевезення тощо. Звернення громадян на особистих прийомах засвідчують, що вони є результатом невирішення проблем, з якими громадяни зверталися попередньо, а в окремих випадках - і неодноразово, за місцем роботи та проживання, до керівництва залізниць, ПАТ «Укрзалізниця», Державної служби України з безпеки на транспорті, ПАТ «Укрпошта», Державного агентства автомобільних доріг України, місцевих органів державної влади і не отримали бажаного результату щодо вирішення своїх проблем на місцях.

Аналіз звернень та результати їх розгляду можуть засвідчувати, що у галузі дорожньо-транспортного комплексу та зв'язку продовжує існувати ряд проблем, на вирішення яких звертається недостатньо уваги. А саме:

- рівень сервісного обслуговування, організація графіка руху та санітарно-технічний стан рухомого складу і споруд на автомобільному та залізничному транспорті;
- дотримання вимог чинного законодавства під час перевезення пільгових категорій населення;
- проблема житлових умов працівників галузі транспорту;
- питання праці та заробітної плати;
- зловживання посадовими особами підприємств транспорту та зв'язку своїм службовим становищем;
- закриття поштових відділень, втрата поштових відправлень [9].

При цьому, суттєву складову кількості порушених питань складають звернення від ветеранів війни та праці, багатодітних сімей та інших громадян, які потребують соціального захисту та підтримки (а саме 186 звернень з загальної кількості 524 за перший квартал 2018 року) [9].

Реалізація права на пільги нерідко стає для осіб цих категорій важкою справою й супроводжується приниженням честі та гідності людини. Зокрема, на даний час пільговикам доводиться просити, а подекуди навіть вмовляти водіїв та перевізників реалізувати своє право на пільговий проїзд. Це абсурд, оскільки пільга це подяка держави, що повинна реалізовуватися в повній мірі та пріоритетне. На жаль, водії здебільшого з бажанням власної наживи обдурюють пільговиків та брешуть про відсутність пільгових місць в транспорті. Мотивуючи відсутністю пільгових місць в

своєму транспорті, водії та перевізники відмовляють у пільговому проїзді громадянам. В той же час, на сьогодні немає реальної змоги встановити законність такої відмови в пільговому проїзді, адже інформацію про наявну кількість пільгових місць в автобусі певного маршруту громадяни отримують тільки зі слів водія.

Компетентні державні органи, які б мали фіксувати порушення прав на пільговий проїзд, цього не роблять, оскільки встановити склад правопорушення неможливо через відсутність інформації про поточну кількість пільгових місць. В зв'язку з цим, водії та перевізники спокійно уникають відповідальності, яка передбачена законодавством та продовжують знущатися над особами, які мають бути пріоритетно захищені державою.

Також однією з причин таких порушень прав на проїзд пільговиків є те, що закон не передбачає серйозних санкцій для таких правопорушень (штраф всього від восьми до десяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що наразі приблизно 170 грн.). До того ж відповідальність для перевізників й водіїв у сумі штрафу різна, тому виникають непорозуміння в реалізації санкцій. Вимоги щодо обов'язкової інформації для пасажирів в автобусах не виконуються також через незначну суму штрафних санкцій. Доцільно б було збільшити штраф задля забезпечення прав пасажирів на пільговий проїзд та комфорт.

Через вказані причини, кількість випадків незаконного ненадання пасажиром пільгового проїзду лише збільшується та пільговиків все частіше скаржаться на це. Таким чином, права пільговиків незахищені державою й вони змушені відстоювати свої права через приниження честі та гідності людини, що є нонсенсом в демократичній країні.

Отже, підвищення ефективності державного регулювання у сфері перевезень пасажирів, запровадження ефективного контролю функціонування ринку автомобільних перевезень, і натепер залишаються важливими завданнями нашої держави, а тому удосконалення законодавства не минути.

За таких умов особливої актуальності набуває внесення змін та доповнень до Закону України «Про автомобільний транспорт» [10] та Кодексу України про адміністративні правопорушення [11], які в світлі наведених вище домовленостей України з Європейським Союзом потребує кардинального перетворення. Постає розумним внесення деяких коректив у вказані базові закони.

По-перше, справедливим буде внесення в Закон України «Про автомобільний транспорт» [10] наступних змін:

- у статтю 37 («Пільгові перевезення пасажирів автомобільним транспортом») доповнити, що біля кожного входу пасажирів в транспорті на автобусних маршрутах загального користування встановлюється інформаційне табло щодо поточної кількості вільних та зайнятих пільгових місць;

- у статтю 40 («Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля на замовлення, легкового автомобіля при перевезення пасажирів») доповнити додатковим зобов'язанням водія автобуса відображати інформацію на встановлених біля кожного входу пасажирів в автобусі інформаційних табло щодо поточної кількості вільних та зайнятих пільгових місць;

- у статтю 60 («Відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт») змінити збільшивши адміністративно-господарський штраф за порушення автомобільними перевізниками законодавства про автомобільний транспорт до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (на відміну від існуючого розміру штрафу 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян);

- при цьому у статті 60 («Відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт») також передбачити відповідальність, що може буде

покладена на і лжепільговика, який водить в оману та надає недостовірні відомості про існування в нього пільг, а саме штраф до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Звісно логічним та виваженим кроком буде внесення змін до інших важливих законодавчих актів, які б передбачали серйозні санкції за порушення прав на проїзд пільговиків, а саме потрібно внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, а саме у статті 133¹ («Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом») потрібно збільшити розмір санкцій та доповнити гіпотезу даної правової норми у відповідності до запропонованих вище змін до Закону України «Про автомобільний транспорт».

Отже, такі важливі кроки повинні привести до подальшого удосконалення чинного законодавства та нарешті вирішити проблему реалізації пільговиками свого права на проїзд в громадському.

Висновки. Підбиваючи підсумки, можна дійти висновку та підкреслити, що подальше розв'язання наявних проблем в транспортній галузі, у тому числі через адаптацію норм законодавства України до норм актів ЄС в сфері перевезень автомобільним транспортом Україна поступово стає пріоритетним завданням України та з цією метою необхідно на місцевому рівні корегувати чинні законодавчі акти, зокрема вносити зміни та доповнення в Закон України «Про автомобільний транспорт», в Кодекс України про адміністративні правопорушення.

З урахуванням викладеного, вбачається, що надані вище пропозиції нарешті приведуть до додаткового покращення якості надання транспортних послуг, наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та поліпшення системи управління і т.д.

Список використаної літератури

1. Транспортне право України : підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. / за ред. М. Л. Шелухіна. — К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. — 896 с.
2. Парахина В. Н. Методологические основы и методы муниципального управления развитием пассажирского транспорта города : автореф. дисс. на соискание ученой степени доктора экономических наук : спец. / В. Н. Парахина. — СПб., 1999. — 38 с.
3. Единая транспортная система : учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. — М. : Академия, 2003. — 240 с.
4. Савенко В.Я. Транспорт і шляхи сполучення : підручник / В. Я. Савенко, В. А. Гайдукевич. — К. : Арістей, 2005. — 256 с.
5. Антоненко О. А. Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення / О. А. Антоненко // Південноукраїнський правничий часопис. — 2008. — № 1. — 122 с.
6. Гончар И. Правила для перевозчиков. Кабинет Министров Украины принял новую редакцию Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта / И. Гончар // Юридична практика-Фахівець. — 2007. — № 44. — 24 с.
7. Мелентьев Д. Ю. Городской пассажирский транспорт: от совершенного государственного монополизма к полноправию бизнес-структур / Д. Ю. Мелентьев // Економічний вісник Донбасу. — 2011. — № 2. — С. 12–16.
8. Власенко Д. О. Теоретико-методичні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг / Д. О. Власенко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Vlasenko_410.htm
9. Звіт про розгляд звернень громадян, що надійшли до Міністерства

інфраструктури України за I квартал 2018 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29752.html> (дата звернення: 17.07.2018).

10. Про автомобільний транспорт : закон України від 05.04.2001 №2344-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 22. Ст. 105.

11. Кодекс України про адміністративні правопорушення : закон України від 07.12.1984 №8073-X // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL:<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 17.07.2018).

V. V. Volik

SOME QUESTIONS OF INCREASING THE RESPONSIBILITY OF CARRIERS

The article raises questions concerning the protection of privileged categories of citizens while using them by public transport. The current state of legal regulation of this sphere of relations in society is considered. The proposals on legal consolidation of norms, which would further regulate the activity of motor carriers and increase their responsibility for refusal of transportation of privileged persons, are described, which would provide the next step in order to achieve the European level of quality of work in road transport.

Key words: transport, city transport, transport service, passenger transportation, car carrier, privileged category of citizens, social protection.

Стаття надійшла до редакції 15.10.2018 р.

УДК 347.2 (477)

В. І. Теремецький, О. М. Соколов

СПОСОБИ ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ПРАВ ВНУТРІШНЬО ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ

У статті розглянуто проблемні питання, пов'язані із захистом прав внутрішньо переміщених осіб. Охарактеризовано способи захисту майнових прав внутрішньо переміщених осіб. Встановлено, що захистити майнові права внутрішньо переміщених осіб можна за допомогою як загальних способів захисту прав, передбачених ст. 16 ЦК України, так і спеціальних, чітко не передбачених актами цивільного законодавства, застосування яких не суперечить суті цивільних правовідносин. Такі способи поділено на: способи захисту, за допомогою яких можна підтвердити право, способи, що допомагають попередити або припинити порушення права та способи захисту, за допомогою яких можна відновити право або отримати компенсацію втрат.

Ключові слова: цивільно-правова охорона, майнові права, внутрішньо переміщені особи, захист майнових прав, охорона майнових прав, цивільно-правовий захист.

Постановка проблеми. Цивільно-правова охорона майнових прав внутрішньо переміщених осіб (далі – ВПО) потребує системного дослідження в українській юридичній науці, яка вперше зіткнулась із проблемою захисту окремої групи осіб, котрі були вимушені мігрувати у власній країні. Вказана категорія осіб фактично опинилася у стані обмеження можливостей здійснення своїх прав, зокрема припинення трудових та соціальних правовідносин, позбавлення права власності тощо.

Необхідність вивчення цієї проблематики також пов'язана зі значною кількістю судових справ у сфері здійснення майнових прав ВПО. При цьому судова практика постійно поповнюється справами про встановлення юридичних фактів необхідних для