

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

## ЮРИСДИКЦІЙНИЙ ТА АЛЬТЕРНАТИВНИЙ ЗАХИСТ В МЕХАНІЗМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРІВ З ІНВАЛІДНІСТЮ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

У статті проаналізовано юрисдикційний та альтернативний захист як форми захисту прав пасажирів з інвалідністю в механізмі забезпечення їх прав. В межах кожної з форм встановлено особливості застосування способів захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів. Встановлено, що захист прав пасажирів з інвалідністю в юрисдикційній формі захисту забезпечується судовим порядком розгляду справ про захист прав пасажирів. Такий обмежується, здебільшого, розглядом справ про відмову пасажирів в перевезенні на пільговій (безкоштовній) основі, що пояснюється обмеженнями транспортного законодавства, яке у визначенні правового статусу пасажирів з інвалідністю за договором не містить гарантій здійснення їх прав та захисту. Обґрунтовується необхідність забезпечення судового захисту прав пасажирів з інвалідністю на основі загальних положень Конституції України, якою закріплено принцип рівності. У статті обґрунтовується позиція, що альтернативний захист має включати не лише традиційне застосування самозахисту та однієї з її форм, претензійного порядку вирішення спору з перевізником, а включати також право на відмову від договору без фінансових втрат у випадку неспроможності перевізником здійснити перевезення пасажирів з інвалідністю. Альтернативний захист може здійснюватися спеціалізованим державним органом (Українським транспортним агентством), який підтримано створити з наданням йому повноважень медіації та квазісудових повноважень захисту прав пасажирів, в тому числі пасажирів з інвалідністю. В статті зроблено висновки, що застосування способів захисту порушених прав пасажирів як особи з інвалідністю, закріплених ст. 16 ЦК України, не повинне обмежуватися способами, визначеними актами транспортного законодавства для відповідного виду транспорту, а їх вибір має бути продиктований здатністю обраного способу захисту відновити порушене право.

**Ключові слова:** пасажир з інвалідністю, забезпечення прав, юрисдикційний захист, альтернативний захист, спосіб захисту, форма захисту, компенсація моральної шкоди, відшкодування збитків, самозахист, відмова від договору.

**Постановка проблеми.** Гарантіями прав пасажирів за договором перевезення є кореспондуючий обов'язок перевізника та застосування санкцій до нього у випадку порушення прав пасажирів. Це класичний підхід, до якого звертається більшість дослідників у сфері правового регулювання договірних відносин. Водночас, неможливо не визнавати однією з таких важливих гарантій право на захист та можливість його здійснення. Було висловлено навіть підхід, що суб'єктивне право, не забезпечене захистом, є декларативним правом. Складність захисту прав пасажирів з інвалідністю як в юрисдикційній, так і в неюрисдикційній формі зумовлює необхідність проведення дослідження цих форм, з'ясування їх ефективності та засто-

совуваних способів захисту. Обмеженість судових справ розглядом справ про відшкодування моральної шкоди, завданої відмовою в перевезенні пільгової категорії пасажирів свідчить або про відсутність порушень прав пасажирів з інвалідністю, або про їх високу латентність та відсутність ефективного механізму їх правового захисту. Вивчення реальних відносин за участю осіб з інвалідністю свідчить про останнє. Механізм захисту прав пасажирів не забезпечує потреб пасажирів з інвалідністю. Тому причинами є: різні підходи на різних видах транспорту до закріплення прав пасажирів з інвалідністю, відсутність закріплення складових права на доступність чи її окремих елементів, відсутність кореспондуючих таким правам обов'язків

перевізника та негативних наслідків порушення прав таких пасажирів, наявність обмежень транспортно-законодавства, яке, як спеціальна норма, є визначальною у визначенні особливостей регулювання правовідносин в певній сфері суспільного буття, обмежує застосування форм та способів захисту прав пасажирів з інвалідністю. Оскільки основними формами захисту порушених прав є юрисдикційна та неюрисдикційна (альтернативна), існує необхідність в правовій характеристиці особливостей їх здійснення та виробленні пропозицій з удосконалення механізму захисту прав пасажирів, який би забезпечував можливість та високу ефективність захисту прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення пасажирів.

**Стан дослідження.** Окремі питання, пов'язані з тематикою цього дослідження висвітлювалися в працях таких учених: І.В. Булгакової, О.П. Голенко, У.П. Гришко, О.В. Клепикової, І.С. Лукасевич-Крутник, А.О. Мінченка, О.М. Нечипуренка, С.В. Резніченка, Р.Б. Сірко, Г.В. Цірат, Р.Б. Шишки, та ін.

Серед науковців, які займалися вирішенням проблем у сфері договірної регулювання перевезень пасажирів різними видами транспорту, доволі часто значна увага приділялася питанням цивільно-правової відповідальності сторін за договором. Зрештою, Г.В. Самойленко, було висловлено позицію, що цивільно-правова відповідальність є інструментом впливу на поведінку правопорушника [1, с. 340], а І.Р. Ніколаєнко, що вона є одним із способів захисту прав пасажирів [2, с. 119]. Підхід дослідження особливостей цивільно-правової відповідальності за договором був традиційний в попередній історичний період, коли санкція в праві розглядалася як спосіб привести поведінку особи до ідеальної поведінки, запрограмованої в правовій нормі. Зрештою, неможливо заперечувати дієвість такого методу правового регулювання суспільних відносин та забезпечення правопорядку як дотримання приписів правових норм. Вочевидь, завдання цивільного законодавства є дещо відмінним, - врегулювати приватні відносини, забезпечивши здійснення прав їх учасниками та забезпечити їх гарантіями, серед яких важливу роль відіграє інститут захисту порушеного права. Саме тому звернення до проблем захисту порушених прав пасажирів за договором є важливим. Відсутність досліджень особливостей цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення та необхідність забезпечення здійснення та захисту

такої категорії пасажирів зумовлює актуальність такого дослідження.

**Мета статті.** Розкрити особливості юрисдикційного та альтернативного захисту та їх роль в механізмі забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення.

**Виклад основного матеріалу.** В науці цивільного права практично загальноприйнятою є позиція визначення існування двох форм захисту цивільних прав: юрисдикційної та неюрисдикційної. На думку О.А. Беляневич форма захисту цивільних прав має розглядатися через механізм реалізації охоронних норм цивільного права шляхом використання засобів та способів захисту та включає як «юрисдикційну» так і «неюрисдикційну» форми захисту цивільних прав [3, с. 62]. М.М. Лазаренко під «формою» визнає зовнішній прояв юридично значимих дій, або конкретний порядок вчинення таких дій, або ж порядок реалізації способу здійснення права на захист [4, с. 113].

Г.В. Самойленко висловлено підхід, що зміст правозахисної діяльності складають процесуальні дії, в яких форми поділяються на юрисдикційні та неюрисдикційні, а способи захисту передбачені ст.ст.16-19 ЦК України [1, с. 352]. Р.Б. Шишка під формою захисту розуміє порядок дії норми, яка дозволяє здійснити захист свого порушеного права самостійно, звернувшись до правопорушника з вимогою про усунення негативних наслідків правопорушення, або до державних органів, уповноважених приймати та реалізовувати рішення. В межах визначених форм захисту ним виділено порядок захисту: судовий, адміністративний та нотаріальний порядок та неюрисдикційний, до якого відноситься і самозахист [5, с. 127-128]. На переконання О.О. Кот, основна відмінність між юрисдикційною та неюрисдикційною формами полягає у діяльності суб'єкта: спеціально уповноваженого органу держави, наділеного спеціальною компетенцією, яка реалізовується в установленому законом порядку, чи реалізовується самими учасниками матеріального правовідношення [6, с. 255]. Остання реалізовується без звернення до органів державної влади, і в першу чергу, суду, а оскільки ця форма здійснюється найчастіше через самозахист, то, здебільшого, самозахист та неюрисдикційну форму ототожнюють.

Більшістю науковців судовий порядок захисту порушених прав визнається найбільш ефективним. К.С. Науменко пояснює такий висновок властивими йому рисами: загальності

та необмеженості, адже захисту підлягають усі без винятку права та свободи, до того ж, необмеженого кола осіб в силу прямої вказівки Конституції України. До того ж, суд керується нормами матеріального права та виносить рішення з дотриманням установленого законом процесуального порядку розгляду справи, що надає йому гарантій законності та обґрунтованості [7, с. 298]. У.П. Гришко також визнала судовий розгляд в межах юрисдикційної форми захисту прав споживачів транспортних послуг основною та найпоширенішою формою, яка забезпечує реалізацію всіх можливих способів захисту прав. Нею визначено способи захисту порушеного права у юрисдикційній формі через подання позовних вимог про: усунення недоліків транспортної послуги; розірвання договору і відшкодування понесених збитків; відшкодування матеріальної і моральної шкоди, заподіяної неналежним перевезенням пасажирів; відшкодування шкоди, заподіяної неналежним перевезенням багажу та ін. [8, с. 10, 13].

Більшість справ стосуються відмови перевізниками пільговій категорії пасажирів, включно осіб з інвалідністю у перевезенні. Наочним прикладом слугує справа № 803/993/18, в якій позивач пасажир з інвалідністю, якому водій відмовив в перевезенні начебто на підставі Рішення Виконавчого комітету Луцької міської ради від 6 грудня 2017 року №743-1 міськради, просив суд скасувати його та привести у відповідність до вимог законодавства [9]. Суд у позові відмовив, рішення визнав законним, оскільки в ньому йшлося про перелік категорій громадян, яким додатково надаватимуться пільги. Рішенням у справі № 711/8547/20 пасажир з інвалідністю також було відмовлено у задоволенні позовних вимог до ДП «ЧАРЗ-АВТО» про відшкодування матеріальної у розмірі 5 грн. та моральної шкоди в розмірі 1000 грн. через недоведеність обставин, на які посилювалася позивачка. Позивачка не змогла надати докази, що квиток, придбаний у кондуктора автобуса, який відмовив у пільговому проїзді та вимагав сплати вартості проїзду в грубій формі, придбаний саме нею [10].

І.Р. Ніколаєнко також визнавав проблему доказів та доказування пасажиром фактів порушення їх прав, зокрема, у випадках безпідставної відмови у здійсненні пільгового проїзду, та запропонував запровадження обов'язкової аудіо- та відео- фіксації укладання договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні [2, с. 140, 218]. Така пропозиція може бути використана лише за умови вне-

сення відповідних змін до ч.1 ст. 307 ЦК України щодо віднесення салону транспортного засобу громадського транспорту до місць чи заходів публічного характеру.

Суб'єктивне право може бути захищене лише у випадку, коли воно закріплене (охороняється): а) матеріально; б) забезпечене процесуально. Формально такий підхід в правовій науці визнається проявом теорії позитивізму, якій протиставлена теорія природних прав людини. Однак, реалізація цієї теорії в правову матерію України перебуває наразі на етапі становлення, і просувається, переважно, в обґрунтуванні рішень ЄСПЛ.

Право на судовий захист прав і свобод закріплене ст. 55 Конституції України. Процесуальні норми судового захисту прав особи закріплені в Цивільному процесуальному кодексі України, який завданням цивільного судочинства визначив справедливий, неупереджений та своєчасний розгляд і вирішення цивільних справ з метою ефективного захисту порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів фізичних осіб (ч. 1 ст. 2 ЦПК України) [11]. З наведеного слідує, що будь-яке право пасажирів, в тому числі пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, визначене актами транспортного законодавства, підлягає захисту. Однак, дискусійним є питання захисту тих прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, які складають зміст одного із рівнів правового статусу такого пасажирів (загального та спеціального), які визначені законами України, зокрема, Законом України «Про захист прав споживачів» та «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», та, безперечно, Конвенцією про права осіб з інвалідністю.

Право особи на захист своїх прав закріплене в самій правосуб'єктності особи, що підтверджується змістом ст. 55 Конституції України. Підставою для здійснення права на захист є факт порушення суб'єктивного права чи охоронюваного законом інтересу особи. Наведене дає підстави для висновку, що будь-яке право пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, якщо воно не визнається, порушується чи оспорюється, підлягає захисту, незалежно від джерела його закріплення, - в загальних нормах чи спеціальних, зокрема, в актах транспортного законодавства. Водночас, якщо актом транспортного законодавства визначений відповідний порушенню права пасажирів певний спосіб його захисту, то має бути засто-

сований саме він. Наприклад, якщо законом визначені компенсації, то вони охоплюють і моральну шкоду. Так, у рішенні по справі № 335/4815/19 2/335/1730/2019 від 15.07.2019 р. суд визначив, що відповідно до ст. 611 ЦК у разі порушення зобов'язання настають правові наслідки, встановлені договором або законом, зокрема, відшкодування збитків та моральної шкоди. Водночас, посилаючись на правову позицію, висловлену Верховним Судом України у справах № 6-2205вов10 та № 6-28003св07, в задоволенні позовної вимоги про відшкодування моральної шкоди було відмовлено на тій підставі, що у відповідному акті законодавства, яким врегульовану певну сферу суспільних відносин, відшкодування моральної шкоди не передбачено [12].

Галицький районний суд м. Львова у Справі №461/431/13-ц рішенням від 16.07.2013 р. відмовив пасажиру з вадами зору у задоволенні позовних вимог до Державного підприємства «УкрЗалізниця», Державного підприємства «Головний інформаційно-обчислювальний центр державної адміністрації залізничного транспорту України» про захист прав споживача, визнання бездіяльності дискримінацією за ознакою інвалідності та зобов'язання до вчинення дії щодо усунення дискримінації. В засіданні була присутня третя особа: Уповноважений Верховної Ради України з прав людини Лутковська В.В. Позивач в позовній вимозі просив зобов'язати відповідачів оформити сайт придбання квитків на укрзалізниці <http://booking.uz.gov.ua/> з урахуванням потреб інвалідів з вадами зору таким чином, щоб текстом було підписано статус місць, вільне чи зайняте, щоб програмне забезпечення для незрячих могло відображати дану інформацію вголос спеціальним звуковим синтезатором [13]. Суд відмовив у задоволенні позовних вимог, визначивши, що зазначений сайт оформлено з дотриманням усіх вимог чинного законодавства, що відсутня можливість внесення відповідних змін до вказаного сайту без внесення змін в діючі нормативні акти, що регулюють придбання квитків пільговими категоріями громадян (а.с. 36-40, 41). Приймаючи рішення, суд виходив зі спеціальних норм транспортного законодавства, а не загальних, які визначають правовий статус особи з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, включно, ст. 21 Конституції України, яка закріпила, що усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах, а ст. 24 Конституції України, що «не може бути привілеїв чи обмежень за ознаками

раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками» [14]. Конституція України не містить виключень про можливість подібних обмежень у рівності прав особи на основі актів транспортного законодавства. Врешті, ч. 2 ст. 8 Конституції України прямо закріпила, що норми Конституції України є нормами прямої дії, а звернення до суду для захисту конституційних прав і свобод людини і громадянина безпосередньо на підставі Конституції України гарантується. Однією з таких гарантій є закріплення завдань цивільного судочинства, серед яких – справедливе вирішення цивільних справ з метою ефективного захисту порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів фізичних осіб (ч. 2 ст. 2 ЦПК України) та закріплення серед його засад - принципу верховенства права (п. 1 ч. 3 ст. 2 ЦПК України). Запропоновано посилити захист прав пасажирів з інвалідністю правом на відшкодування матеріальної та компенсації моральної шкоди у випадку порушення права на доступність, для чого ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити пунктом 9 наступного змісту: «9) пасажир з інвалідністю має право на відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої порушенням права на доступність транспортної послуги, на допомогу та інформацію про них».

В.Л. Яроцький визначив самозахист суб'єктивних цивільних прав єдиним способом реалізації неюрисдикційної форми захисту [15, с. 64]. І.Р. Ніколаєнко зробив висновок, що надсилання претензії перевізнику є самозахистом і одночасно засобом претензійного порядку захисту прав пасажирів [2, с. 14]. Г.В. Самойленко виділив захист прав пасажирів в добровільному (самим порушником), претензійному (на вимогу, за заявою чи претензією потерпілого пасажирів) чи судовому (через позовне провадження, яке має завершитися виконавчим провадженням) процесуальних порядках [1, с. 354]. Саму претензію він вважає засобом захисту, в якому міститься модель вирішення спору та вимога пасажирів до перевізника про визначення способу захисту (відновлення) його порушеного права (визнання права, зміну правовідношення, компенсацію моральної чи відшкодування матеріальної шкоди). На його думку претензійний порядок зводиться до засобу самозахисту, зміст якого полягає у формі звернення пасажирів з відповідною вимогою до перевізника або застосування засобів протидії, які не забо-

ронені законом та не суперечать моральним засадам суспільства, де способи самозахисту повинні відповідати змісту порушеного права, характеру дій, якими воно порушене, а також наслідкам, що спричинені цим порушенням. Притому, способи самозахисту обираються особою самостійно чи встановлюються договором або актами цивільного законодавства [1, с. 358, 362]. Погодимось з його висновками, що у відомому випадку фізичного видалення пасажирів з літака United Airlines рейсу Чикаго–Луїсвілл, останній чинив опір, який можна кваліфікувати як самозахист через порушення процедури відмови пасажирів в перевезенні проти його волі [1, с. 371]. А от з висновком науковця щодо наявності в діях пасажирів також складу правопорушення не погоджуємося, оскільки пасажир має виконувати лише законні вимоги капітана повітряного судна. Водночас, не можемо визнати того, що безпека на транспорті визначає необхідність встановлення нормативного регламенту поведінки учасників правовідносин з перевезення пасажирів за договором. Тому пасажир, не володіючи спеціальними знаннями при здійсненні самозахисту на борту судна повинен бути обмежений в здійсненні самозахисту, або ж дії, допустимість яких як самозахист повинні бути чітко регламентовані.

Інший приклад пов'язаний з порушенням права особи з інвалідністю на доступне пересування транспортом загального користування, яку не допустили до поїздки в метрополітену на станції метро «Університетська» в м. Києві 02.04.2017 р. зі службовою собакою, потребує свого аналізу [16]. Пасажир не вдався до захисту своїх порушених прав. Визначаємо, що відповідно до Правил проїзду метрополітеном перевезення собак дійсно заборонене і така заборона зумовлена вимогами безпеки, адже йдеться про можливість застрягання лапок на сходинках ескалатору чи панікою тварини від натопту людей, гуркоту поїздів, що може спровокувати неадекватну, неконтрольовану поведінку, що становитиме загрозу для собаки, господаря чи оточуючих.

На думку І.Р. Ніколаєнко самозахист може застосовуватися як на етапі запобігання (протидії) порушенню прав пасажирів, так і на етапі, коли таке право вже порушене (етапі відновлення) без звернення до юрисдикційних органів, шляхом пред'явлення вимоги до правопорушника в претензійному порядку, передбаченому окремими транспортними кодексами та статутами [2, с. 138-139]. Транспортні кодекси та ста-

туті містять положення про розгляд претензій. Дійсно, транспортне законодавство передбачає претензійний порядок вирішення спорів. Ст. 161 Статуту автомобільного транспорту УРСР визначає подання претензії в пункті відправлення або призначення, а ст. 166 Статуту містить вимогу про розгляд претензії в 3-и місячний термін. Натомість ст. 134 Статуту залізниць України визначає пред'явлення претензії протягом 6 місяців, яка підлягає розгляду протягом 1 місяця (ст. 135 Статуту залізниць України) та альтернативність застосування претензійного та судового порядків розгляду спорів, де претензійний порядок є необов'язковим. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» 03.12.2020 р. не містить положень про розгляд претензій пасажирів, а ст.ст. 386 та 387 КТМ України визначають 6-ти місячний термін подання та 3-и місячний термін розгляду претензії. Правила перевезення пасажирів повітряним транспортом визначають 3-и місячний термін розгляду претензії з моменту її отримання.

Г.В. Самойленко критикував недосконалість транспортного законодавства, яке не забезпечує ефективності захисту прав пасажирів в претензійному порядку та запропонував закріпити підходи, застосовані в ЄС, зокрема, щодо права пасажирів бути почутим (на визначеність засобу комунікації та сертифікованої фіксації звернень пасажирів до перевізника та ін.) [1, с. 542]. І.Р. Ніколаєнко запропонував створення та функціонування єдиного порталу подання претензій пасажирів та їх розгляду [2, с. 218].

І.С. Лукасевич-Крутник, досліджуючи договірні зобов'язання з перевезень пасажирів, зробила висновок щодо визнання одним із способів самозахисту відмову пасажирів від договору перевезення. На її думку варто розглядати односторонню відмову від договорів перевезення як правовий наслідок порушення договірних умов перевізником, яким сторона договору може скористатися як у разі порушення умов договору, так і незалежно від такого порушення [17, с. 382]. Звичайно, в контексті нашого дослідження цінність представляє розуміння відмови від договору як одного із способів захисту прав пасажирів, передбаченого п. 7 ч. 2 ст. 16 ЦК України – припинення правовідношення. Така одностороння відмова від договору перевезення полягає у позасудовому порядку припинення договірних правовідношення. Дійсно, ч. 1 ст. 615 ЦК України закріплює, що у випадку порушення зобов'язання однією стороною, друга має право частково або в повному обсязі

відмовитися від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом. Як зазначає О.І. Міхно, в ЦК України закріплено чіткий порядок реалізації відмови сторони від договору [18, с. 15]. За визначенням Т.В. Боднар обов'язковим атрибутом механізму реалізації права на односторонню відмову в договірному правовідношенні є повідомлення другої сторони про відмову [19, с. 41]. Г.В. Самойленко відмову пасажирів від договору визнав одним із наслідків порушення договору перевізником (п. 1 ч. 1 ст. 611 ЦК України) та одним із способів захисту порушеного права пасажирів (п. 7 ч.2 ст. 16 ЦК України). Він запропонував закріпити відповідне право пасажирів на відмову від договору з підстав та на умовах, передбачених Правилами перевезень пасажирів та іншими актами транспортного законодавства в п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України [1, с. 342]. Вважаємо, що таке право варто закріпити за особливою категорією пасажирів – осіб з інвалідністю чи обмеженою рухливістю, зокрема, у випадку, коли такий пасажир не зміг скористатися транспортною послугою через непридатність транспортного засобу для перевезення таких пасажирів за умови, якщо йому не було надано інформацію, в т.ч. на його запит, про конструктивну непридатність такого транспортного засобу до перевезення пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю; або у випадку, якщо такому пасажирі не надано допомогу. Пропонуємо ч. 1 ст. 911 ЦК України доповнити пунктом 6-1 відповідного змісту в наступному формулюванні: «6-1) особи з інвалідністю чи обмеженою рухливістю мають право відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну вартість квитка у випадку неможливості скористатися транспортною послугою, якщо інформація про конструктивну непристосованість транспортного засобу до перевезень таких пасажирів не була надана пасажирі в момент укладання договору, в тому числі на його запит, або у випадку ненадання допомоги пасажирі для пересування вокзалом, аеропортом і т.п. до транспортного засобу чи під час посадки до нього, за умови, що про необхідність такої допомоги пасажиром надавався завчасно запит у відповідності до правил перевезень пасажирів, або у випадку невжиття можливих заходів, спрямованих на надання такої допомоги».

В.А. Горблянський звернув увагу на існуючу в науці цивільного права дискусію щодо співвідношення самозахисту та заходів оперативного впливу. Наразі існує два підходи: 1) що ці дві

категорії є двома самостійними явищами правової дійсності; 2) що застосування заходів оперативного впливу є одним із видів самозахисту. Погодимось з його аргументами, що оперативний вплив застосовується виключно в договірних зобов'язаннях [20, с. 204]. Єдиною вимогою реалізації таких оперативних заходів як способу самозахисту є визначення допустимості їх застосування в договорі чи актах транспортного законодавства. Ч. 3 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів» передбачає застосування названих засобів в правовідносинах, що виникли з договору про надання послуг за участі споживача і надає право вимагати: 1) відповідного зменшення ціни наданої послуги; 2) повторного надання послуги; 3) відшкодування завданих збитків; 4) реалізації інших прав, що передбачені чинним законодавством на день укладення відповідного договору. До таких інших прав варто віднести і «право відмови» від договору, яке має бути конкретизоване до випадків порушення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю.

Цікаву позицію щодо альтернативного захисту прав споживачів на основі медіації, яка надає можливість оцінити сторонами перспективи компромісного рішення і допомогти прийняти рішення, яке задовольнить обидві сторони, запропоновано С.Б. Булеца [21, с. 142]. Г.П. Тимченко визначає медіацію позасудовою формою захисту, а також альтернативною формою захисту, яка має договірну основу і не пов'язана зі здійсненням правосуддя [22, с. 12]. Н.В. Ільків та М.С. Долинська також виділили дві форми вирішення конфліктів: 1) традиційну (вирішення спорів на підставі приписів законодавства); нетрадиційну (альтернативну, яка полягає у пошуку сторонами конфлікту компромісного рішення). Альтернативна форма характеризується мінімальними витратами фінансів та часу, а сторони не залишаються ворогами [23, с. 58]. У світі медіація визнається альтернативним способом вирішення конфліктів (АВС), дозволяючи в такій формі захистити порушені права пасажирів. Медіація законодавчо закріплена і використовується в: Австрії, Бельгії, Великобританії, Німеччині, Норвегії, Польщі, США, Фінляндії та Франції, де вона є безкоштовною для учасників і оплачується з Державного бюджету.

Д.С. Абрикосов звернув увагу на досвід Канади, де було створено Канадське транспортне агентство (Canadian Transportation Agency - CTA) як спеціалізований орган захисту

прав споживачів у сфері транспорту. Він є незалежним квазісудовим трибуналом та регулятором уряду Канади [24]. Вирішення спорів відбувається на підставі поданої пасажиром скарги і передбачає дві процедури: 1) неформальну (сприяння, що базується на фасилізації та посередництві); 2) офіційну (завершується прийняттям рішення). Обидві процедури безкоштовні для учасників (фінансуються державним бюджетом). СТА може ввести коригувальні заходи для усунення порушень та винести рішення про відшкодування матеріальної та моральної шкоди (компенсації за біль та страждання до 20.000 доларів США), як за навмисну, так і необережну практику. Таке рішення є квазісудовим і може бути оскаржене протягом 30 днів до Федерального апеляційного суду. Пропонується підтримати пропозицію Д.С. Абрикосова щодо створення аналогічного агентства - спеціалізованого державного органу в галузі транспорту (Українського транспортного агентства (УТА)) з наданням йому повноважень як медіації, так і безпосереднього вирішення спорів та захисту прав пасажирів [25].

**Висновки.** Юрисдикційний захист прав пасажирів з інвалідністю та обмеженою рухливістю, здійснюваний в судовому порядку, ґрунтується на приписах актів транспортного законодавства України як спеціальної норми, спрямованої на врегулювання відносин в транспортній сфері, а не на підставі загальних норм, зокрема, ст. 21 Конституції України, яка як норма прямої дії закріплює принцип, що усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах, нормах споживчого законодавства та Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні». Позитивізм, притаманний національній правовій системі, забезпечує захист лише охоронюваних прав, що зумовлює необхідність закріплення права на доступність на рівні Конституції України та ЦК України, на яких має ґрунтуватися захист прав пасажирів з інвалідністю (на рівні спеціального рівня правового статусу такого пасажиря як особи з інвалідністю) та не обмежуватися приписами транспортного законодавства [26, с. 32]. Відповідно, застосування способів захисту порушених прав пасажиря як особи з інвалідністю, закріплених ст. 16 ЦК України, не повинне обмежуватися способами, визначеними актами транспортного законодавства для відповідного виду транспорту, а їх вибір має бути продиктований здатністю обраного способу захисту відновити порушене право. Альтернативний захист запропоновано забез-

печити шляхом спеціалізованого державного органу – Українського транспортного агентства з наданням йому повноважень медіації та квазісудових повноважень захисту прав пасажирів, в тому числі пасажирів з інвалідністю.

#### Список використаних джерел:

1. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажиря : теорія та практика забезпечення прав пасажиря. Дис. ...доктора юрид. наук : 12.00.03. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2021. 567 с.
2. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажиря за договором перевезення у міському та приміському сполученні. Дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. Запоріжжя, Тернопіль, 2021. 269 с.
3. Беляневич О.А. Про форми захисту прав суб'єктів господарювання. *Українське комерційне право*. 2007. № 8. С. 62-70.
4. Лазаренко М.М. Співвідношення засобів, способів та форм захисту майнових прав іноземного інвестора в міжнародному приватному праві. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 6. С. 110-114.
5. Цивільне право України: підручник. У 2 частинах / за ред. Р.Б. Шишки. Ч.1. Загальна. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. 736 с.
6. Кот О.О. Проблеми здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав : дис. ... д-ра. юрид. Наук : 12.00.03 /НДІПіП ім. Ак. Бурчака, Київ, 2017. 550 с.
7. Науменко К.С. Поняття та види форм цивільно-правового захисту особистих немайнових прав фізичної особи, що забезпечують її соціальне буття. *Форум права*. 2014. № 2. С. 296-300.
8. Гришко У.П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 19 с.
9. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду від 30.01.2020 р. у справі № 803/993/18. URL: [https://protocol.ua/ua/postanova\\_kas\\_vp\\_vid\\_30\\_01\\_2020\\_roku\\_u\\_spravi\\_803\\_993\\_18/](https://protocol.ua/ua/postanova_kas_vp_vid_30_01_2020_roku_u_spravi_803_993_18/)
10. Рішення Придніпровського районного суду м.Черкаси у справі № 711/8547/20 від 13.05.2021 р. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/97011097>
11. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 березня 2004 року. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 40-41, 42, ст. 492.
12. Рішення Орджонікідзевський районний суд м. Запоріжжя у Справі № 335/4815/19 2/335/1730/2019 від 15.07.2019 р. <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/83360426>
13. Рішення Галицького районного суду м. Львова у справі № 461/431/13-ц від 16.07.2013 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Rev-iew/32409717>.
14. Конституція України від 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.

15. Яроцький В.Л. Проблеми застосування захисту та самозахисту суб'єктивних цивільних прав. *Приватноправове регулювання суспільних відносин: традиції, сучасність, перспектива* : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Одеса, 19-20 квітня 2012 р.). Київ : ТОВ «Білоцерківдрук», 2013. С. 64-67.
16. Тільки для зрячих: Коли собака-поводир приведе Європу в столичне метро. *Depo.ua*. URL : <https://www.depo.ua/ukr/life/tilki-dlya-zryachih-yak-radyanski-pravila-zavazhayut-ukrayincyam-zhiti-po-lyudski-20170-403548-670>
17. Лукасевич-Крутник І.С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України. : дис. ...д.ю.н. 12.00.03. НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України, Тернопільський національний економічний університет, Тернопіль, 2019. 502 с.
18. Міхно О.І. Припинення договору за цивільним законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва АПРН України, 2007. 26 с.
19. Боднар Т.В. Одностороння відмова у договірних зобов'язаннях. *Актуальні проблеми приватного права України* : збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Н.С. Кузнєцової / відп. ред. Р. А. Майданик та О.В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 564 с
20. Горблянський В.Я. Особливості неюрисдикційної форми захисту прав споживача за договором про надання послуг. *Юридичний бюлетень*. 2018. Випуск 7. Ч. 1. 2018. С. 202-209.
21. Булеца С.Б. Способи досудового захисту прав медичного працівника та пацієнта. *Науковий вісник Ужгородського університету*, 2011. С. 141-147.
22. Тимченко Г.П. Способи та процесуальні форми захисту цивільних прав : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук. 12.00.03. Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. Харків, 2002. 20 с.
23. Ільків Н.В., Долинська М.С. Неюрисдикційні форми захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання : монографія / за заг. ред. д. ю. н. М. С. Долинської. Львів : ТОВ «Галицька видавнича спілка», 2020. 174 с.
24. Canadian Transportation Agency. URL: <https://www.canada.ca/en/transportation-agency.html>
25. Абрикосов Д.С. Захист прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом : дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків: ХНУВС, 2022. 232 с. (обговорено на засіданні кафедри цивільного права та процесу ХНУВС).
26. Самойленко Г.В., Щипанова О.О., Бичківський О.О., Луц Д.М., Ніколаєнко І.Р. Regulatory Provision of the Passenger's Rights in the System of Warranties of their Compliance and Realization. *Amazonia investiga*. 2020. № 9 (27). С. 25-33. URL: <https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/-view/1192>. (Web of Science).

### **Miniallo D. H. Jurisdictional and alternative protection in the mechanism of ensuring the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage**

*The article analyzes jurisdictional and alternative protection as forms of protection of the rights of passengers with disabilities in the mechanism of ensuring their rights. Within each of the forms, the specifics of the application of methods of protecting the rights of passengers with disabilities under the contract of carriage of the passenger are established. It has been established that the protection of the rights of passengers with disabilities in the jurisdictional form of protection is provided by the judicial procedure for consideration of cases on the protection of the rights of passengers. This is limited, for the most part, to consideration of cases of refusal of passenger transportation on a preferential (free) basis, which is explained by the limitations of transport legislation, which in determining the legal status of a passenger with a disability under the contract does not contain guarantees of the exercise of their rights and protection. The need to ensure judicial protection of the rights of passengers with disabilities based on the general provisions of the Constitution of Ukraine, which enshrines the principle of equality, is substantiated. The article substantiates the position that alternative protection should include not only the traditional application of self-defense and one of its forms, the claim procedure for resolving a dispute with the carrier, but also include the right to withdraw from the contract without financial loss in the event of the carrier's inability to transport a passenger with a disability. Alternative protection can be carried out by a specialized state body (Ukrainian Transport Agency), which is supported to be created with mediation powers and quasi-judicial powers to protect the rights of passengers, including passengers with disabilities. The article concludes that the application of methods of protection of the violated rights of a passenger as a person with a disability, enshrined in Art. 16 of the Civil Code of Ukraine, should not be limited to the methods defined by the acts of transport legislation for the corresponding type of transport, and their choice should be dictated by the ability of the chosen method of protection to restore the violated right.*

**Key words:** *passenger with a disability, ensuring rights, jurisdictional protection, alternative protection, method of protection, form of protection, compensation for moral damage, compensation for damages, self-defense, refusal of the contract.*