

УДК 347.824.2:656.7.045(045)

Коваль В. М.

Національний авіаційний університет, Київ

ОСОБЛИВОСТІ ПОЗОВІВ ПАСАЖИРІВ ДО АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ ТА ЇХ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Стаття присвячена особливостям подання пасажирами позовів та визначення меж відповідальності авіаперевізників. Дослідження проводилися шляхом аналізу чинних міжнародних актів та національного законодавства.

Виникнення авіації як окремої транспортної галузі відбулося відносно недавно, однак вже досить швидко мережа міжнародних повітряних сполучень охопила практично всі країни світу. Повітряні операції в сучасному повітряному просторі характеризуються масовістю і достатньою складністю, тому, у зв'язку з цим і є необхідним чіткий правовий механізм здійснення повітряних перевезень, фіксація прав і обов'язків учасників транспортного процесу і, що саме головне, їхньої відповідальності. Все це дозволить регламентувати процеси управління та організації міжнародних авіаційних перевезень, без яких неможливе ефективне функціонування авіаційної галузі в цілому.

Зі збільшенням обсягів міжнародних авіаперевезень зростає й кількість позовів пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародного авіаперевезення пасажирів та їхнього багажу. Найбільш частими є випадки затримки рейсів, втрата стиковки у пункті пересадки пасажирів внаслідок затримки рейсу, анулювання рейсів, втрата чи затримка багажу тощо. Окремі аспекти відповідальності авіаперевізників досліджувались у працях таких науковців: С. Грищенко, Д. Волкова, І. Строй, А. Гук та інші. Однак, як свідчить практика судового розгляду таких позовів, пасажирів та їхні юристи припускаються низки типових помилок в обґрунтуванні своїх вимог, суттєво завищують суми претензій до авіаперевізників.

На практиці транспортні операції на повітряному транспорті регулюються нормами національного законодавства та міжнародними договорами. Однак, С. Грищенко зазначає, що останнім часом намітилася тенденція зміни правового регулювання міжнародних повітряних перевезень і більш жорсткого правового регулювання відповідальності учасників цього процесу [1, с.6]. В Україні на цей час існує проблема зміни чинного та прийняття нового законо-

давства, яке б регулювало процес здійснення повітряних перевезень, у тому числі міжнародних. Правове регулювання транспортних відносин визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави. Так, Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, схвалена Постановою Кабміну від 16 серпня 1999 р. № 1496, визначає сферу транспортного законодавства як одну з пріоритетних, яка має бути адаптована до законодавства ЄС.

Зокрема, міжнародні авіаційні перевезення регулюються нормами Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Закону України «Про захист прав споживачів» та положення міжнародно-правових договорів, зокрема Монреальської конвенції 1999 року, яка набула чинності для України 6 травня 2009 року. Ці правовідносини виникають на підставі договору перевезення, за яким обидві сторони мають права та обов'язки, що безпосередньо закріплюються в такому договорі.

Вимоги Монреальської конвенції включають обов'язкове страхування пасажирів та їх багажу, що є досить важливою умовою для реалізації повітряного перевезення. Авіакомпанії зобов'язані мати у своєму розпорядженні договори, які гарантують компенсацію й забезпечувати виплати без тривалого судового процесу, що є однією з основних проблем, адже варто встановити досить чітке регулювання необхідних вимог та особливостей визначення розмірів таких компенсацій.

У зв'язку з набуттям чинності в Україні Монреальської конвенції, Наказом Мінтрансв'язку від 23 квітня 2010 року № 216 затверджено Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, які розроблено відповідно до Програми інтеграції України до ЄС, Повітряного кодексу України, Закону України «Про захист прав споживачів»,

Положення про Державну авіаційну адміністрацію, Регламентів (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору, про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажиром у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів, про відповідальність перевізника у випадку інциденту і з урахуванням положень Монреальської конвенції та Загальних умов перевезень пасажирів і багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (ІАТА). Це є позитивним чинником, адже поступово відбувається зміна національного законодавства до європейських стандартів, а також посилюється рівень відповідальності авіаперевізників [2]. Тобто Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу є спеціальним галузевим нормативно-правовим актом, який відповідає Монреальській конвенції, правилам ІАТА та не суперечить Цивільному кодексу України чи іншим актам цивільного законодавства.

Тому, на нашу думку посилання на Монреальську конвенцію та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу повинні бути визначальними для обґрунтування вимог пасажирів, однак, як правильно підкреслює Гук А. практика показує, що саме посилання на ці норми у позовах приділяється другорядна роль. Основний акцент юристи, які представляють пасажирів, роблять на посилання до Цивільного кодексу України, Повітряного кодексу України та Закону України «Про захист прав споживачів» [3, с.10]. З цього приводу варто підкреслити, що відповідно до ч. 2 статті 10 Цивільного кодексу України, «якщо у чинному міжнародному договорі України, укладеному у встановленому законом порядку, містяться інші правила, ніж ті, що встановлені відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила відповідного міжнародного договору України» [4]. Аналогічну норму містить ч. 2 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України». Тому, виходячи з вищенаведених норм, основники актами на які потрібно посилатися позивачу при пред'явленні позову до авіаперевізника мають бути акти міжнародного права ратифіковані у встановленому законом порядку.

Монреальська конвенція містить інші правила відповідальності, ніж Цивільний кодекс України чи Закон України «Про захист прав споживачів», та передбачає відповідальність

перевізника лише за доведені прямі збитки, і не допускає можливості відшкодування пасажиром непрямих збитків чи моральної шкоди, що не стосується компенсації фактичної шкоди

Згідно з положеннями конвенції перевізник відповідає за шкоду, нанесену у випадку смерті або тілесного пошкодження пасажиром, у випадку, якщо подія, що стала причиною смерті або пошкодження трапилася на борту повітряного судна або під час будь-яких операцій на посадці чи висадці. При розробці Монреальської конвенції вказана норма мала ряд дискусій, у контексті застосування поняття «тілесного пошкодження пасажиром», що відразу виключає відповідальність авіаперевізників за психічні та моральні ушкодження. Тому, як зазначає Волкова Д. Монреальська конвенція в цьому плані ґрунтується на традиційному підході до розуміння тілесних ушкоджень і намагається захистити перевізників від невинуватих позовів з вимогою відшкодувати шкоду за найдрібніші стреси пасажирів, які можуть бути абсолютно не пов'язаними зі здійсненням польоту [5, с. 80].

Важливим питанням є безпосередньо механізм вирішення спорів між пасажиром та авіаперевізником, який визначається Монреальською конвенцією. Незалежно від підстави позову (договір, конвенція, правопорушення) позов може пред'являтися позивачем лише на умовах та в межах обсягів, передбачених конвенцією. Для того, щоб притягнути авіаперевізника до відповідальності, позивач повинен, в першу чергу, зробити своєчасне заперечення, оскільки наприклад, прийняття багажу або вантажу отримувачем без заперечень означає, якщо не буде доведено зворотного, що багаж або вантаж вважається доставленим належним чином згідно з умовами договору. Тобто, якщо не буде заявлено своєчасних заперечень, то при розгляді спору будуть виходити з презумпції належного виконання авіаперевізником зобов'язання, і тоді позивачеві потрібно буде доводити зворотне. Конвенція передбачає, що таке заперечення повинно обов'язково бути пред'явлено у письмовій формі [6]. Тому, при відсутності заперечень жодні позови проти перевізника не приймаються, окрім випадку обману з боку останнього.

Досить особливою проблемою, як зазначає Гук А., є те, що всі іноземні авіалінії, які діють на території України, мають статус

представництв. Цю обставину пасажир при пред'явленні позову, а суди – при відкритті провадження у справі, рідко враховують, і відповідачем зазначають представництво іноземних авіаліній, а не самі авіалінії [3, с.11]. Це є неправильним застосуванням норм матеріального та процесуального права, адже відповідно до ч. 3 ст. 95 Цивільного кодексу України представництва не є юридичними особами [4]. А відповідно до статті 28 Цивільного процесуального кодексу України, здатність мати цивільні процесуальні права та обов'язки сторони (цивільну процесуальну правоздатність) мають усі фізичні та юридичні особи. Згідно зі статтею 29 Цивільного процесуального кодексу України, здатність особисто здійснювати цивільні процесуальні права та виконувати обов'язки в суді (цивільну процесуальну дієздатність) мають фізичні особи, які досягли повноліття, а також юридичні особи [7]. Таким чином, представництво іноземних авіаліній не може бути самостійним відповідачем у суді.

У правовому полі, що стосується міжнародних повітряних перевезень, спостерігається складна ситуація, яка як вказує Гриценко С., проявляється в тому, що практично кожна авіакомпанія має власні внутрішні правила перевезень пасажирів, багажу та вантажу (хоча ці правила і ґрунтуються на існуючих нормативних актах, у зв'язку з відсутністю впорядкованої системи останніх спостерігається розрізненість внутрішніх правил перевезень авіакомпаній), до того ж, не всі країни є учасниками міжнародних договорів у сфері здійснення перевезень повітряним транспортом, тому виникає питання права, що підлягає застосуванню для визначення меж відповідальності перевізника [1, с. 8]. Договір перевезення вантажу можна вважати договором приєднання, оскільки його основні умови визначає перевізник, який, своєю чергою, при складанні проекту договору керується нормами національного законодавства, міжнародними й особистими правилами та нормами.

Незалежно від того, який правовий акт був застосований при регулюванні перевезення, важливою є можливість підвищити межу відповідальності за втрату, пошкодження або затримку багажу задекларувавши при реєстрації цінність багажу і сплативши додатковий збір, якщо це передбачено. Альтернативно, якщо цінність багажу пасажир перевищує передбачену межу відповідальності, він повинен повністю застрахувати його перед початком польоту.

Загальними принципами відповідальності міжнародних авіаперевізників є принцип обмеженої відповідальності (за Варшавською конвенцією) та необхідність доведення вини перевізника для застосування повної матеріальної відповідальності перевізника. Обмежена відповідальність авіаперевізників передбачена тому, що перевізники несуть відповідальність, незважаючи на неможливість доведення, наприклад, вміст багажу, який втрачений. Відповідно до Варшавської конвенції відповідальність авіаперевізника обмежувалась сумою \$20 тис. Монреальська конвенція передбачає створення нової концепції необмеженої відповідальності.

Основним нововведенням в частині відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією (Ст. 21), як свідчить практика застосування її положень країнами-учасницями, є наявність так званого дворівневого режиму відповідальності авіаперевізника:

I рівень - за доказану шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажир (у межах 100 тис. SDR – Special Drawing Rights (Спеціальні права запозичення, приблизно \$135 тис.) авіаперевізник несе абсолютну відповідальність (незалежно від вини), а відповідна сума є «попередньою виплатою»;

II рівень - відповідальність авіаперевізника за шкоду, розміри якої перевищують 100 тис. SDR, не обмежена та ґрунтується на принципі презумпції вини авіаперевізника. Перевізник не несе відповідальності за таку шкоду, якщо доведе, що вона не була завдана внаслідок необережності, іншої неправильної дії або бездіяльності перевізника, його службових осіб або агентів [6].

Межі, встановлені Монреальською конвенцією, не заважають суду додатково присудити відповідно до свого закону всі витрати або частину судових та інших витрат, пов'язаних із розглядом справи в суді, які були понесені позивачем, у тому числі й відсотки. При цьому строк позовної давності, як і раніше, складає два роки з моменту прибуття в місце призначення, або з дня, коли повітряне судно повинно було прибути, або з моменту зупинки здійснення перевезень. Порядок обчислення цього строку визначає закон держави суду, до якого подано позов.

Перш за все слід сказати, що Монреальська конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень. Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції міжнародними повітряними перевезеннями є перевезення, у межах яких місце призначення і місце відправлення знаходяться

на територіях різних держав або на території однієї держави, але з проміжною посадкою на території іншої. Не передбачено застосування Конвенції до внутрішньодержавних авіап перевезень [6]. Це перш за все означає, що при виконанні повітряних перевезень не перетинаючи кордону однієї держави дана Конвенція не застосовується, тобто в такому контексті основними правовими регуляторами внутрішньодержавних авіап перевезень є норми національного законодавства.

В свою чергу, проаналізувавши норми національного законодавства стало відомо, що Повітряний кодекс України не містить конкретних детальних норм щодо відповідальності авіап перевізників та відсилає до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу (ч.1 ст. 62) [8]. А Закон України «Про захист прав споживачів» взагалі часто не підлягає застосуванню до відносин міжнародного авіап перевезення, зокрема, у випадках, коли авіаквитки придбані не на території України. Адже відповідно до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» споживачі мають права, передбачені цим законом, під час придбання, замовлення або використання продукції, яка реалізується на території України, для задоволення своїх особистих потреб [9].

Варто погодитися з думкою науковців, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечить приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіап перевізника, а також підвищить безпеку польотів шляхом посилення відповідальності авіап перевізників. Такий підхід, своєю чергою, сприятиме зростанню привабливості послуг національних авіап перевізників у міжнародному сполученні й отриманню додаткових конкурентних переваг вітчизняними авіап перевізниками під час виконання повітряних перевезень порівняно з авіап перевізниками держав – учасниць Варшавської конвенції. Більшість дослідників, що займаються аналізом відповідальності авіап перевізників за Монреальською Конвенцією, погоджуються між собою в тому, що цей документ містить багато новел, які являють собою найбільш прогресивні положення щодо режиму відповідальності авіап перевізників. Хоча, обов'язок доказування розміру шкоди, та само як і того, що подія в результаті

якої була нанесена шкода, трапилася під час перевезення покладається на позивача.

Виходячи з вищенаведеного, можна зробити висновок, що приєднання до Монреальської конвенції Україною є позитивним та вигідним зрушенням, як для пасажирів, адже значно підвищує розмір компенсацій, адекватні заподіяній шкоді. Що стосується авіап перевізників, то це збереження їх позицій на ринку міжнародних перевезень та отримання доступу до нових ринків збуту своїх послуг.

Список літератури

1. Гриценко С., Строй І. Відповідальність перевізника в авіації // Правовий тиждень. – 2009. – № 25(151). – С. 5-8.
2. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту і зв'язку № 216 від 23.04.2010 року // Офіційний вісник України. 05.05.2010. – 2010. – № 23. – С. 285. – С. 1841.
3. Гук А. Позови пасажирів до авіап перевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень // Юридичний журнал «Юстиніан». – 2007. – № 2. – С. 9-11.
4. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – С. 356.
5. Волкова Д. Новий підхід до регулювання цивільно-правової відповідальності авіап перевізників: Монреальська конвенція 1999 року // Київський студентський журнал міжнародного права. – 2006. – № 4. – С. 78-90.
6. Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 29 травня 1999 року. – Ст. 21 // Електронний ресурс – режим доступу: <http://zakon.nau.ua/>
7. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 № 1618-IV // Відомості Верховної Ради України. 08.10.2004. – 2004. – № 40 (№ 40-42). – С. 1530. – С. 492.
8. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 22.06.1993. – 1993 р. – № 25. – Ст. 274
9. Про захист прав споживачів: Закон України в редакції від 01.12.2005 № 3161-IV // Відомості Верховної Ради України. 17.02.2006. – 2006. – № 7. – С. 192. – С. 84.

Науковий керівник – Рудник Т. В.,
канд. юрид. наук