



УДК 347.441:347.795.4:347.82

ORCID id <https://orcid.org/0000-0002-4022-4231>

Хохленко Віра Миколаївна,
старший викладач кафедри кримінального
права юридичного факультету
Інституту управління, технологій та права
Державного університету інфраструктури
та технологій,
м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Анотація. В Статті охарактеризовано правове регулювання договірних відносин перевезення пасажирів повітряним транспортом, проаналізовано захист прав пасажирів при затримці чи скасуванні рейсу за національним законодавством України і за нормами міжнародних конвенцій та регламентів, проаналізовано визначення затримки та скасування рейсу за національним законодавством України та міжнародним.

Ключові слова: авіаперевезення, договір, затримка, рейс, скасування.

Summary. The article describes the legal regulation of the contractual relations of carriage of passengers by air transport, analyzes the protection of the rights of passengers in case of delay or cancellation of the flight according to the national legislation of Ukraine and according to the norms of international conventions and regulations, and the determination of the international law of delay.

Special civilistic literature has been analyzed and, on this basis, it is concluded that insufficient attention is paid to the protection of civil rights under the contract of carriage of passengers by air. As a rule, it is only the carrier's liability for non-compliance or improper performance of the terms of the contract of carriage of passengers by air. The conflict of law rules on the application of civil liability in the case of voluntary compensation is also indicated.

It is pointed out that the rules of air transportation of passengers and baggage should clearly state the consequences of non-compliance or improper fulfillment by the parties of the contract, admissible forms and methods of protection of both violated rights and the interests of the person (passenger) protected by law, among which the main should be compensation for damages (including moral (non-property) damages.) The position was maintained that since in a specific legal relationship for the carriage of passengers by air, it is impossible to determine all subjective rights and rights the legal obligations that would constitute the content of the contract of carriage, namely the interests protected by law of a person arising from its civil legal status, and are a link between the benefits and subjective rights, ensuring the complete protection of the rights of passengers in the broadest sense and possibility. However, it is important to note that such a position must find its legal fixation at the level of law.

Keywords: air travel, contract, delay, flight, cancellation.

Постановка проблеми. Ринок авіап перевезень у світі, зокрема і в Україні невинно зростає. Відповідно, і зростають вимоги до якості надання послуг з перевезення пасажирів. У зв'язку з цим збільшується й значення обізнаності пасажирів щодо надання послуг з авіап перевезення та притягнення до відповідальності авіап перевізників у випадках затримки чи скасування рейсів. Незважаючи на достатньо «прогресивні» норми українського законодавства, щодо втілення міжнародних стандартів надання послуг з перевезення, можливість притягнення авіап перевізника до відповідальності в Україні є вкрай низькою. Причинами цього є необізнаність пасажирів щодо своїх прав, неможливість отримати правдиву та чітку інформацію від перевізника, про дійсні причини затримки чи скасування рейсу, складна процедура розгляду скарг, оскільки закон передбачає спочатку претензійне вирішення спору, а потім судове, що затягує процедуру врегулювання спорів та суперечок на тривалий період часу.

Теоретичною базою наукового дослідження послуговували праці дослідників у сфері правовідносин із перевезень пасажирів та багажу: Г.В. Самойленка, О.М. Нечипуренка, А.О. Мінченка, Г.В. Цірат, О.П.Радчук та інші.

Метою статті є аналіз правового забезпечення договірних відносин перевезення пасажирів повітряним транспортом, а також аналіз захисту цивільних прав за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом у разі затримки чи скасування авіарейсу.

Виклад основного матеріалу. Порядок здійснення міжнародних пасажирських перевезень авіакомпаніями України врегульований нормами національного законодавства України, нормами міжнародних конвенцій та регламентів, до яких приєдналась й Україна. Серед основних: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята 28 травня 1999 р. (далі - Монреальська Конвенція); Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р., ратифікована Українською РСР від 14 серпня 1959 р. за № 995-181 (далі - Варшавська Конвенція 1929 р.); Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Гаазький Протокол 1955 р.) та Регламент (ЄС) 261/20042 «Про встановлення загальних правил в області компенсації і сприяння пасажирів в разі відмови в посадці, скасування або тривалій затримці авіарейсу». Авіаційні перевезення авіап перевізниками України врегульовані також Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу (затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 20182 р. за № 1239, далі – Правила повітряних перевезень), нормами Повітряного кодексу України, Законом України «Про захист прав споживачів», Цивільним кодексом України (далі- ЦК) та правилами авіап перевізника (правила, інструкції та технології, встановлені перевізником, які використовуються під час перевезення пасажирів та/або багажу, у тому числі правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, правила застосування тарифів, стандарти з обслуговування пасажирів і багажу, порядок розгляду претензій).

Відповідно до ст. 915 ЦК України, перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування. Договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором. Відповідно, договір повітряного перевезення пасажирів є публічним договором, оскільки авіакомпанія як комерційна організація не має права відмовити пасажирові в укладенні такого договору. Особливість публічних договорів виявляється в тому, що замовник (пасажир) не має такого обсягу прав як авіаперевізник, оскільки не має змоги формувати умови договору. Фактично, він позбавлений можливості внести до договору умови, які б надавали йому додаткові гарантії реалізації належних йому прав, їх охорони та захисту. Фактично, пасажир, купуючи квиток акцептує оферту перевізника і погоджується з умовами і правилами перевезення пасажирів. Водночас, договір повітряного перевезення пасажирів є і договором приєднання, оскільки пасажир укладає договір на умовах, що визначаються перевізником. Умовами укладення договору повітряного перевезення пасажирів є не тільки оплата пасажиром квитка, а й обов'язкове виконання вимог авіаційної безпеки – реєстрація пасажирів, попередній огляд, а при міжнародному повітряному перевезенні – виконання вимог митного та міграційного контролю [1, ст.75-76].

У разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін. Так, Цивільний Кодекс України визначає підстави відповідальності авіаперевізника за неналежне виконання договору перевезення пасажирів. Так, пасажир, який придбав квиток, уклав договір з авіакомпанією-перевізником, і така компанія несе зобов'язання доставити його в призначений час і місце. Затримка рейсу, його скасування або перенесення є порушеннями даного договору з боку перевізника.

Ст. 922 вказує, що за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. У разі відмови пасажирів від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути пасажирові провізну плату. Якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирові завдані збитки

Так, з однієї сторони стаття закону містить бланкетну норму, яка передбачає штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін транспортними кодексами (статутами), адже повний зміст даної норми міститься у Правилах повітряних перевезень. З іншої сторони дана стаття містить положення про відповідальність перевізника лише у випадку, якщо він не доведе, що затримка чи запізнення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або

здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. Іншими словами, маємо ситуацію нівелювання відповідальності, оскільки перевізник завжди може послатися на потенційну небезпеку загрози життю чи здоров'ю пасажирів [2, ст.86].

У спеціальній цивілістичній літературі, на жаль, не надається достатньої уваги питанням захисту цивільних прав за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. Як правило, мова йде лише про відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання умов договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Також спірним є питання стосовно застосування цивільно-правової відповідальності у випадку виплати добровільних компенсацій. Так, на думку І.В. Венедіктової, добровільна виплата певних компенсацій за порушення реалізації інтересу також відноситься до цивільно-правової відповідальності. У той же час, як зазначає Р.Б. Шишка, помилковим є розуміння відповідальності, як будь-яких санкцій за правопорушення з їх негативними наслідками без процесуального порядку їх застосування судом. На його думку, договірна відповідальність виникає саме внаслідок перетворення чи переростання порушеного договірною зобов'язання у додаткове (акцесорне) зобов'язання. Санкція при застосуванні її судом і складає цивільно-правову відповідальність [2, ст.87].

Також, відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання умов договору перевезення пасажирів повітряним транспортом визначена Правилами повітряних перевезень. Правила були розроблені з урахуванням положень Монреальської Конвенції; Варшавської Конвенції; Гаазького Протоколу. При розробці Правил до уваги були взяті також положення Регламенту (ЄС) 261/20042, який діє на території Європейського союзу і яким керуються всі авіакомпанії, зареєстровані в ЄС, або які виконують рейси з європейських аеропортів. Також й інші авіаперевізники під час рейсів до /або з Європи також зобов'язані виконувати його вимоги.

Відповідно до розділу XV Правил повітряних перевезень захист прав пасажирів і багажу при перевезенні застосовуються до будь якого міжнародного або внутрішнього перевезення пасажирів або багажу, яке здійснюється повітряним судном за плату або по найму та встановлюють права пасажирів та обов'язки перевізника у разі відмови в перевезенні, скасуванні або затримки рейсу. Під затримкою Правила повітряних перевезень розуміють невиконання перевізником рейсу в розумні строки відносно часу, визначеного у розкладі руху або у квитку, ігнорування зупинки в зазначеному місці або місці призначення, що спричиняє запізнення пасажира на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтверджене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс (п. 1, гл. 4, р. XVIII) [3, ст.462].

Поняття «скасування рейсу» Правила повітряних перевезень не містять. Враховуючи те, що згідно з ч. 4 ст. 11 ПК України усі визначення, тлумачаться у тому числі з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації, то можна звернутися до визначення поняття «скасування рейсу», що міститься у Регламенті (ЄС), де в п. "I" ст. 2 зазначеного Регламенту

скасуванням вважається невиконання раніше запланованого авіарейсу, на якому було заброньовано як мінімум одне місце.

Регламент 261/2004 встановлює три види затримки: залежно від кількості годин затримки: від запланованого часу відправлення рейсу та дальності польоту. У разі її виникнення пасажир за Регламентом 261/2004 має право на стандартизовані заходи допомоги, які визначені Регламентом як «право на турботу», під якою, зокрема, розуміється надання пасажиру протягом цієї затримки харчування, прохолодних напоїв, можливості скористатися засобами зв'язку тощо. Відповідно правила повітряних перевезень визначають лише два види затримки, залежно від напрямку перевезення пасажирів: а) у разі перевезення пасажирів, що вирушають з/до аеропортів Європейського Союзу (Пасажири ЄС), визначення затримки є таким самим, як і в Регламенті 261/2004, тобто перевізник керується об'єктивними критеріями; б) у разі затримки рейсів у межах України та міжнародних рейсів (окрім рейсів, які виконуються з/до аеропортів на території Європейського Союзу), де затримка визначається оціночним способом — «в розумні строки відносно часу, визначеного у розкладі руху або у квитку». Норма про здійснення розрахунку від часу, визначеного в розкладі, є неузгодженою, оскільки правила перевезення будь-якої авіакомпанії світу, включаючи українські, зазначають, що час відправлення (прибуття), що зазначені у квитку, розкладі руху або інших опублікованих графіках рейсів авіакомпанії, не гарантується і не є обов'язковою умовою договору перевезення та оскільки розклад руху не є зобов'язуючим, він не може використовуватися як момент відліку для встановлення поняття «вчасно/невчасно» [3, ст.464].

Статтею 7 Регламенту ЄС № 261/2004 також передбачені виплати грошових компенсацій за відповідні випадки. При цьому, дана директива визначає скасування як «невиконання рейсу, який був запланований і на який було зарезервовано хоча б одне місце». В Регламенті не позначений і період часу, після якого довга затримка вважається скасуванням. У повідомленні Єврокомісії, адресованому Європарламенту і Раді ЄС від 4 квітня 2011 року, говориться: «Складно визначити, затримали рейс або скасували, так як авіалінії можуть використовувати різний підхід до класифікації цих термінів, що, природно, позначається на виплаті грошових компенсацій». Також дані, що стосуються відміни рейсів, надаються самими авіалініями, а не незалежними джерелами інформації.

Необхідно зазначити, що Правила повітряних перевезень регулюють частину питань, що вже визначені міжнародним актом, ратифікованим Верховною Радою України [3, ст.466]. Регламент N 261/2004 також безпосередньо був імплементований в Правила повітряних перевезень пасажирів і тому, регулювати ті сфери авіаційної діяльності, які вже врегульовані міжнародними конвенціями, визначеними як виключні документи регулювання, на нашу думку є недоцільним.

Отже, аналізуючи право різних країн щодо визначення терміна «затримка», можна дійти висновку, що затримка як дія має багато спільного з невиконанням і повинна регулюватися договірним правом. За англо-американським і скандинавським правом затримка може включати не тільки

запізніле виконання обов'язку із запізненням, а й його повне невиконання. У континентальному праві, яке визначає насамперед, що обов'язок повинен бути таким, що може бути виконаним, затримка виникає, коли виконання обов'язку є його невчасним виконанням. Однак невиконання загалом не включається у визначення затримки [3, ст.463]. Тому, зазначене визначення «затримки» дає змогу тлумачити її як несвоєчасне, неналежне виконання. За правовою природою таке невиконання, є договірним, оскільки воно походить з невідповідності умовам договору перевезення між пасажиром і перевізником. Визначення того, чи мала місце затримка рейсу, чи його невиконання є важливим, оскільки Монреальська конвенція регулює питання затримки в повітряному перевезенні пасажирів, а не невиконання договору перевезення [3, ст.464]. Нечітке ж визначення різниці між затримкою та невиконання договору перевезення в українському праві має наслідком можливості обрання перевізником режиму відповідальності за Правилами повітряних перевезень, а не за Монреальською конвенцією [8, ст. 150].

Висновок. Проаналізувавши законодавство щодо авіаперевезень, потрібно звернути увагу на той факт, що обов'язки перевізника в Правилах повітряних перевезень при затримці рейсу визначені як обов'язки з компенсації, а не «турботи за пасажиром», як це визначено Регламентом 261/2004. Таким чином, якщо Регламент передбачає певні стандартизовані заходи у вигляді турботи за пасажиром і чого не передбачає Монреальська конвенція, це дає змогу розглядати Регламент як додатковий механізм захисту прав пасажирів. Також, при розгляді спору виникне проблема щодо визначення розміру відшкодування чиза Правилами, чи за Монреальською конвенцією [3, ст.466].

Вважаємо, що саме в Правилах повітряних перевезень пасажирів та багажу мають бути чітко закріплені наслідки невиконання чи неналежного виконання сторонами умов договору, допустимі форми та способи захисту як порушених прав, так і охоронюваних законом інтересів особи (пасажира), серед яких основними мають бути відшкодування шкоди (у тому числі моральної (немайнової). Підтримуємо позицію, що оскільки у конкретному правовідношенні з перевезення пасажирів повітряним транспортом неможливо здійснити визначення всіх суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, які б склали зміст договору перевезення, саме охоронювані законом інтереси особи, які впливають із його цивільно-правового статусу, і є сполучною ланкою між благами та суб'єктивними правами, що забезпечують повноту охорони прав пасажирів у широкому розумінні та можливість їх цивільно-правового захисту. Однак звернемо увагу, що така позиція повинна знайти своє нормативне закріплення на рівні закону [2, ст.88].

Список використаних джерел :

1. Абрикосов Д.С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом// Д.С.Абрикосова/ Вісник Запорізького національного університету.-№3.-2014. 74-84 ст.
2. Абрикосов Д.С. Застосування форм та способів цивільно-правового захисту прав та охоронюваних законом інтересів за договором повітряного перевезення//

- Д.С. Абрикосова/ Науковий вісник Херсонського державного університету.- Випуск 1. Том 1. 2016.- 85-89 ст.
3. Г.В. Цірат Регулювання затримки рейсу за Монреальською конвенцією 1999 року та правилами перевезення пасажирів та багажу // Г.В. Цірат/ Держава і право.- Випуск 56.- 462-467 ст.
4. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р., ратифікована Українською РСР від 14 серпня 1959 р. за № 995-181 (далі - Варшавська Конвенція 1929 р.);
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята 28 травня 1999 р. (далі - Монреальська Конвенція);
6. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page>.
7. Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу (затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 20182 р. за № 1239Радчук О. П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень / О. П. Радчук // Форум права. – 2015. – № 2. – С. 144-151.
8. О.П. Радчук Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень// О.П. Радчук/ Режим доступу: [file:///C:/Users/User/Downloads/FP_index.htm_2015_2_26%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/FP_index.htm_2015_2_26%20(1).pdf)
9. Регламент (ЄС) 261/20042 Європейського Парламенту та Ради «Про встановлення загальних правил в області компенсації і сприяння пасажирів в разі відмови в посадці, скасування або тривалій затримці авіарейсу і про скасування Регламенту (ЄС) N 295/91» // Режим доступу https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912/card4#History
- 10.Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень / О. В. Столярський. – К.: Знання, 2012. – 318 с.