

ПРАКТИЧНА ЦИВІЛІСТИКА

УДК: 347.447.52

DOI <https://doi.org/10.32837/chc.v0i42.430>

Приленський Ігор Генріхович,

аспірант кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0511-3798>

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Право людини на свободу пересування є невід'ємним правом людини, що потребує гарантування засобами державного впливу. Реалізація свободи людини на пересування неможлива без надання відповідних послуг транспортом, діяльність якого підлягає регламентації. Проте щодо останнього нині є значна кількість вад, прогалин і суперечностей у правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі. Також відсутні стійкі позиції щодо вирішення проблемних ситуацій при здійсненні суб'єктивних цивільних прав на доктринальному рівні, що й зумовлює необхідність теоретичного осмислення сучасного стану правового регулювання цього різновиду автомобільних перевезень. Транспортні послуги повинні надаватися виключно на договірній основі та регулюватися особливим субінститутом перевезення – договором перевезення пасажирів таксі, який найбільше забезпечує свободу людини в пересуванні. Ця свобода обмежується низкою правил, установлених в актах цивільного законодавства, а ще більше – самими перевізниками.

Стан дослідження теми. Серед науковців, які приділяли увагу проблемам правового регулювання та визначення перевезень у системі права, – такі відомі українські, а також зарубіжні правознавці, як С.С. Алексєєв, С.М. Бервено, Д.В. Боброва, Т.В. Боднар, М.І. Брагінський С.М. Братусь, В.А. Васильєва, В.В. Вітрянський, М.К. Галянтич, В.П. Грибанов, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, О.С. Іоффе, О.Ю. Кабалкіна, В.М. Коссака, О.О. Красавчиков, Н.С. Кузнецова, В.В. Луць, Є.О. Мічуріна, О.А. Пушкіна, Р.О. Халфіна, Є.О. Харитонов, Я.М. Шевченко,

Г.Ф. Шершеневич, Е.Д. Шешенін, Р.Б. Шишка, В.С. Щербина, Г.В. Самойленко, О.М. Нечипуренко й інші науковці.

Метою статті є науковий аналіз загальних положень законодавства України з метою визначення особливостей правового регулювання відповідальності перевізника у сфері перевезень повітряним транспортом за законодавством України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Перевезення пасажирів є специфічною сферою цивільно-правового регулювання. Традиційно серед цивілістів науковців, які переймаються проблемами забезпечення ефективного механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, називають транспортниками. Це зумовлено низкою чинників, які спричинені специфікою саме діяльності транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення.

Саме ця специфіка зумовлює існування значного масиву нормативно-правових актів, що покликані забезпечити врегульованість правовідносин у сфері перевезень пасажирів. Серед них – Цивільний кодекс України (далі – ЦК України), транспортні статuti й кодекси, у тому числі Повітряний кодекс України (далі – ПК України). Детальний аналіз спеціальної наукової літератури, зазначених вище статутів, кодексів, Правил перевезень пасажирів дає змогу зробити низку висновків. Головний висновок базується на визначеності відповідності механізму правового регулювання перевезення пасажирів різними видами транспорту.

Нині лише на повітряному транспорті прийнято Правила перевезень пасажирів відповідно до Монреальської конвенції 1999 року,

яка передбачає відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Зокрема, нею передбачена обмежена цивільно-правова відповідальність перевізника за затримку в доставці пасажирів до місця призначення залежно від тривалості затримки й дальності польоту.

Повітряні перевезення здійснюються на підставі договору, загальні положення про який містяться в нормах глави 64 ЦК України. Отже, за договором перевезення пасажирів та багажу, одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу також за його провезення (ч. 1 ст. 910 ЦК України) [1].

Договір повітряного перевезення – це угода щодо транспортування товарів повітряним транспортом, у тому числі період, коли товари перебувають під контролем повітряного перевізника.

Відповідно до договору повітряного перевезення, усі учасники мають дотримуватися загальних правил, про які не повинні забувати ні перевізник, ні його клієнти. Недотримання цих правил може обернутися додатковими проблемами й непередбачуваними витратами. Роль цивільно-правового договору значно посилюється в самостійній організації господарської діяльності суб'єктів товарно-грошових відносин. Усе це свідчить про соціальну цінність цивільного права, що зростає, у правовій державі й визначає його місце в системі правових галузей [2, с. 59].

Дійсність договору, як відомо, залежить від таких чинників, як здатність сторін на його укладання, відповідність їх волі та волевиявлення, дотримання форми договору, спрямованість його на настання реальних правових наслідків, відповідність договору вимогам законодавства та моральним засадам суспільства [3]. Нездійснення платежу за договором є порушенням умов виконання договору, а не його недійсність. Порушення умов виконання договору та його недійсність породжують різні наслідки. Разом із тим сторони, які укладають договір, мають право обумовити настання або зміну прав та обов'язків обставиною, щодо якої невідомо, настане воно чи ні (відкладальна обставина) [4, с. 42]. Відповідно до ст. 212 ЦК України, при недобросовісному перешкоджанні сторони, якій не вигідне

настання відповідної обставини, відкладальна обставина вважається такою, що настала.

У більшості випадків договори перевезення є договорами приєднання, а тому умови, щодо яких має бути досягнута згода, як правило, визначає лише перевізник. При цьому він керується вимогами міжнародних організацій у сфері повітряних перевезень, чинним законодавством і власними інтересами [5, с. 406].

Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначає В.В. Луць, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного досяжного матеріалізованого результату, як це має місце в підрядних договорах, а полягає в самому процесі надання послуги [6, с. 53].

Визначення поняття «перевізник» є важливим науковим і практичним завданням як на міжнародному рівні, так і у вітчизняному законодавстві. Визначення повітряного перевізника закріплено в ПК України, Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу [7]. Як зазначено в ст. 59 ПК України, повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки.

З метою захисту прав пасажирів як сторони договору мають бути закріплені імперативи разом із механізмом їх реалізації в тому числі на рівні ЦК України та спеціальних законів. Свого часу В.П. Грибнов висловив позицію, що межі є невід'ємною властивістю всякого суб'єктивного права, бо за відсутності таких меж право перетворюється на свою протилежність – на свавілля – і тим самим узагалі перестає бути правом [8]. При цьому він відзначав, що визначення меж здійснення цивільних прав не є обмеженнями цих прав (їх позбавленням).

Належне виконання сторонами обов'язків, які випливають із договору повітряного перевезення або з норм транспортно-законодавства, призводить до припинення зобов'язання з перевезення вантажу та досягнення учасниками цілей договору. На жаль, домовитися цього не завжди вдається. У зв'язку з цим важливу роль покликані відігравати заходи майнової відповідальності за порушення договору перевезення повітряним транспортом. Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язання є склад цивільного правопорушення.

Цивільно-правова відповідальність застосовується за порушення зобов'язань сторонами договору повітряного перевезення. Підстави й випадки застосування цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регламентується ЦК України, Законом України «Про транспорт» та іншими законами, транспортними кодексами і статутами, а також відомчими актами Міністерства інфраструктури України.

Метою цивільно-правової відповідальності є відновлення порушених майнових прав кредитора, а розмір відповідальності повинен відповідати розміру завданих збитків. Але разом із цим цивільно-правова відповідальність за порушення зобов'язань на транспорті має свої особливості, оскільки її правове регулювання здійснюється не тільки цивільним, а також і спеціальним законодавством, яке враховує специфіку діяльності транспортної галузі.

Відповідальність перевізника за договором повітряного перевезення може бути обмежена. Тобто існують нормативно встановлені обмеження такої відповідальності на національному та міжнародному рівнях. Також низка національних норм права, зокрема п. 2 ч. 1 ст. 93 ПК України, має посилання на норми міжнародних угод, учасником яких є Україна, які встановлюють межі відповідальності при здійсненні повітряних перевезень.

Межі відповідальності перевізника в разі здійснення міжнародних перевезень установлені нормами Варшавської Конвенції. Так, пп. а, б ч. 2 ст. 22 Варшавської Конвенції встановлюють межі відповідальності в таких розмірах: 1. При перевезенні зареєстрованого багажу та вантажу – до 250 фр. за кожний кілограм утраченого, пошкодженого багажу та вантажу. 2. При перевезенні ручної поклажі – до 5 тис. фр. у відношенні до ручної поклажі кожного пасажира [9].

Зазначені межі відповідальності перевізника поширюються як на затримку вантажу, багажу, пасажира, так і на заподіяння шкоди вантажу, багажу, пасажиру. Суд, відповідно до свого національного законодавства, може покласти на відповідача (перевізника) усі або частину судових витрат, які поніс позивач у зв'язку із судовим спором на підставі п. 4 ст. 22 Варшавської Конвенції зі змінами, унесеними Гаазьким протоколом [10]. Зазначені судові витрати компенсуються відповідачем (перевізником) позивачу понад установлені межі відповідальності перевізника, за винятком випадків, визначених у ст. 22 Варшавської Конвенції [11].

Окремої уваги потребує питання відповідальності авіаперевізника в разі затримки або прострочення доставки вантажу. Оскільки швидкість повітряного транспорту є саме такою перевагою, то виникає необхідність визначити відповідальність перевізника в разі затримки або прострочення доставки вантажу. Тому норми ст. 19 Варшавської Конвенції й передбачають таку відповідальність. Але Варшавська Конвенція не містить строків доставки, які є необхідними для покладення відповідальності за прострочення в доставці вантажу.

Правила IATA встановлюють обов'язковість перевізника приймати всі необхідні заходи для своєчасного транспортування й разом із тим містять спеціальне застереження, що розклад польотів є орієнтовним і не гарантується, або навіть визначають спеціальне правило про звільнення перевізника від відповідальності за прострочення [12]. Ураховуючи такий нормативний підхід, суди, розглядаючи справи, які стосуються прострочення, затримки виконання зобов'язання доставки вантажу, як правило, указують на відсутність правових підстав для покладення відповідальності на авіаперевізника через відсутність визначених строків доставки. Якщо договором повітряного перевезення вантажу чітко визначені строки доставки вантажу авіаперевізником, тоді судами в обов'язковому порядку беруться до уваги зазначені положення договору й відповідальність за прострочення зобов'язання в доставці вантажу покладається на авіаперевізника.

У юридичній практиці існує думка, що за відсутністю встановлених строків доставки на перевізнику лежить зобов'язання виконати транспортування протягом оптимальних для цього строків. Зазначена позиція знаходить своє підтвердження не лише в наукових колах, а й у практичній діяльності, яка виражається в низці судових та арбітражних рішень. Межі відповідальності, що стосуються як незбереження, так і прострочення доставки вантажу, також встановлюються Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [7].

Ю.Н. Малеев указував на те, що в разі втрати, недостачі, псування або пошкодження зареєстрованого багажу чи вантажу відповідальність перевізника має залежати від вагової нестачі (ваги пошкодженої маси), яка мала місце при перевезенні [11]. Якщо шкода сталася через навмисні дії або бездіяльність перевізника або його працівників, агентів і така шкода заподіяна з відпо-

відним наміром або через необережність, але з розумінням про шкідливий результат за умови, що працівник перевізника або агент перевізника діяв, не виходячи за межі своїх службових повноважень, то зазначені два випадки обмеження відповідальності перевізника не можуть бути застосовані на підставі пп. 20.5.2 Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [7].

Також існують випадки, при настанні яких перевізник повністю звільняється від відповідальності. Такі випадки звільнення від відповідальності перевізника мали б бути передбачені на рівні ЦК України або ПК України. Але лише у 20-му розділі Правилах повітряних перевезень вантажів містяться випадки звільнення від відповідальності авіаперевізника [7]. У випадку настання непереборної сили перевізник звільняється від відповідальності за порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення. Перевізник, відповідно до норм цивільного законодавства, повинен усунути несправності транспортного засобу, які не залежали від нього та загрожували життю або здоров'ю пасажирів [12].

Згідно з положеннями Варшавської Конвенції, перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірний дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять її права. Перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі, у якому спричинили шкоду або сприяли її виникненню.

Але, якщо вимогу про відшкодування у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями, яких зазнав пасажир, заявлено особою, іншою, ніж пасажир, перевізник так само повністю або частково звільняється від відповідальності настільки, наскільки він доведе, що недбалість, інша неправомірний дія чи бездіяльність цього пасажирів спричинили шкоду або якимось чином сприяли її виникненню [13, с. 288].

Відзначимо, зокрема, що, якщо на прикладі договору перевезення повітряним транспортом він не підпадає під дію міжнародних угод, відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну при повітряному перевезенні, визначається за

загальними правилами позадоговірної відповідальності. Якщо законом або договором перевезення передбачена підвищена відповідальність перевізника, то застосовуються норми конвенцій.

Висновки з дослідження та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Наявний масив законодавчих норм, що регулюють внутрішні перевезення повітряним транспортом, потребують усунення протиріч і заповнення прогалів у правовому регулюванні, так як роль законодавчого процесу як механізму державного регулювання постійно зростає. Триває процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійно вдосконалювати нормативно-правове поле як на рівні міждержавних відносин, так і на національному рівні.

Проведена систематизація джерел регулювання повітряних перевезень, що дає змогу простежити тенденції зближення національного й міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень. Тому надано увагу уніфікації норм національного законодавства й міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення.

Незважаючи на досить «прогресивні» норми українського законодавства, що втілює міжнародні стандарти надання послуг з перевезення, можливість притягнення українського перевізника до відповідальності є вкрай низькою. Причин для цього достатньо. Насамперед це необізнаність пасажирів про свої права та неможливість отримати правдиву й чітку інформацію від перевізника, зокрема про дійсні причини затримки чи скасування рейсу.

Акцентовано увагу на тому, що в ЦК України відсутня пряма норма, яка стосується відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів. Така норма є бланкетною, що за своєю природою відсилає до спеціального законодавства. На сучасному етапі правове регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення, потребує вдосконалення, більш детальної регламентації. Національне законодавство має гармонійно поєднуватися з міжнародним і відображати сучасні тенденції та сприяти прогресивному розвитку цивільної авіації.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.
2. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальним? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. № 3. С. 103–108.

3. Шульженко Ф.П., Гайдунін О.О., Кундрик Р.С. Транспортне право. URL: <http://chitalka.net.ua/zmist/178.html>.
4. Артемюк Л.Г. Особливості договору перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом. *Право України*. 2012. № 2. С. 41–45.
5. Зелениця В.А. Легальне визначення договору повітряного перевезення. *Юридичний вісник*. 2014. № 3. С. 405–408.
6. Луць В.В. Договірне право України: сучасний стан і тенденції розвитку. *Юридичний вісник. Серія «Повітряне і космічне право»*. 2010. № 2. С. 52–55.
7. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби України. *Офіційний вісник України*. № 18. Ст. 625.
8. Грибнов В.П. Захист прав за договором перевезення. URL: <http://www.twirpx.com/file/1740303/>.
9. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text.
10. Протокол про внесення правок до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562#Text.
11. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. Москва: Международные отношения, 1986. С. 183–195.
12. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 10.12.2002. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 16. Ст. 113.
13. Транспортне право України: навчальний посібник. Київ: Атіка, 2011. 292 с.

Приленський Ігор Генріхович

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

У статті розглядаються особливості правового регулювання відповідальності перевізника у сфері перевезень повітряним транспортом за законодавством України, де встановлено, що перевезення пасажирів є специфічною сферою цивільно-правового регулювання. Повітряні перевезення здійснюються на підставі договору, загальні положення про який містяться в нормах глави 64 ЦК України.

Акцентовано увагу на тому, що, відповідно до договору повітряного перевезення, усі учасники мають дотримуватися загальних правил, про які не повинні забувати ні перевізник, ні його клієнти. При цьому визначення повітряного перевізника закріплено в ПК України, Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу.

Визначено, що повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки.

Установлено, що належне виконання сторонами обов'язків, які випливають із договору повітряного перевезення або з норм транспортно-законодавства, призводить до припинення зобов'язання з перевезення вантажу та досягнення учасниками цілей договору.

Цивільно-правова відповідальність застосовується за порушення зобов'язань сторонами договору повітряного перевезення. Підстави й випадки застосування цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регламентується ЦК України, Законом України «Про транспорт» та іншими законами, транспортними кодексами і статутами, а також відомчими актами Міністерства інфраструктури України. Щодо меж відповідальності перевізника, то вони поширюються як на затримку вантажу, багажу, пасажира, так і на заподіяння шкоди вантажу, багажу, пасажиру. Також існують випадки, при настанні яких перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності. Такі випадки звільнення від відповідальності перевізника мали б бути передбачені на рівні ЦК України або ПК України.

Проведена систематизація джерел регулювання повітряних перевезень, що дає змогу простежити тенденції зближення національного й міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень. Тому приділено увагу уніфікації норм національного законодавства й міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення.

Наголошується, що, незважаючи на досить «прогресивні» норми українського законодавства, яке втілює міжнародні стандарти надання послуг з перевезення, можливість притягнення українського перевізника до відповідальності є вкрай низькою. Причин для цього достатньо. Насамперед це необізнаність пасажирів про свої права та неможливість отримати правдиву й чітку інформацію від перевізника, зокрема про дійсні причини затримки чи скасування рейсу.

Зазначено, що на сучасному етапі правове регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення, потребує вдосконалення, більш детальної регламентації. Національне законодавство має гармонійно поєднуватися з міжнародним і відображати сучасні тенденції та сприяти прогресивному розвитку цивільної авіації.

Ключові слова: цивільне право, цивільні правовідносини, цивільно-правова відповідальність, договір, цивільно-правовий договір, перевезення, повітряний транспорт, перевізник.

Prylenskyi Ihor

LEGAL REGULATION OF CARRIER'S LIABILITY IN THE FIELD OF AIR TRANSPORTATION UNDER THE LEGISLATION OF UKRAINE

The article considers the peculiarities of the legal regulation of the carrier's liability in the field of air transportation under the legislation of Ukraine, where it is established that the carriage of passengers is a specific area of civil-legal regulation. Air transportation is carried out based on an agreement, the general provisions of which are contained in the rules of Chapter 64 of the Civil Code of Ukraine.

The article emphasizes that, according to the contract of air transportation, all participants must comply with the general rules, which should not be forgotten by either the carrier or their customers. Thus, the definition of the air carrier is fixed in the Tax Code of Ukraine, Rules of air transportations of passengers and luggage.

It is determined that an air carrier is any legal or natural person, which performs air transportation, has the rights of an aircraft operator.

It is established, that the proper performance by the parties of the obligations (arising from the contract of carriage by air or the norms of transport legislation) leads to the termination of the obligation to transport the goods and the achievement by the parties of the objectives of the contract.

Civil liability is applied for breach of obligations by the parties to the contract of carriage by air. The grounds and cases of application of civil liability for violation of transport obligations are regulated by the Civil Code of Ukraine, the Law of Ukraine "On Transport" and other laws, transport codes, and statutes, as well as departmental acts of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. As for the limits of the carrier's liability, they apply to the delay of cargo, luggage, passenger, and damage to cargo, luggage, passenger. There are also cases in which the carrier is fully or partially released from liability. Such cases of exemption from liability of the carrier should be provided at the level of the Civil Code of Ukraine or the level of the Air Code of Ukraine.

The systematization of sources of air transportation regulation has been carried out, which allows us to trace the tendencies of approximation of national and international legislation in the field of air transportation. Therefore, attention is paid to the unification of national legislation and international conventions, and other agreements governing air transport.

The article emphasizes that despite the rather "progressive" norms of Ukrainian legislation, which embodies international standards for the provision of transportation services, the possibility of bringing a Ukrainian carrier to justice is extremely low. There are enough reasons for this. First of all, it is the ignorance of passengers about their rights and the inability to obtain true and clear information from the carrier, in particular, about the real reasons for the delay or cancellation of the flight.

It is noted that, at this stage, the legal regulation of liability for damage caused during air transportation needs to be improved, more detailed regulation. National legislation should be harmoniously combined with international and reflect current trends and promote the progressive development of civil aviation.

Key words: civil law, civil legal relations, civil liability, contract, civil contract, transportation, air transport, carrier.