

УДК: 341

*М. С. Степанюк,
студентка II курсу магістратури за спеціальністю «міжнародне право»
Факультету міжнародної торгівлі та права,
Київський національний торговельно-економічний університет*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*M. S. Stepaniuk,
student of the second year of the master's degree in the field of "international law"
of the Faculty of International Trade and Law,
Kyiv National University of Trade and Economics*

LEGAL REGULATION OF COMPENSATION FOR DAMAGE IN THE COURSE OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION

У статті досліджено правове регулювання відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень. Автор здійснює правовий аналіз норм національного та міжнародного права у сфері відшкодування шкоди повітряними перевізниками. У статті розглядається питання підсудності справ судам України щодо відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних перевезень. На основі здійсненого порівняльного аналізу норм чинного законодавства України автор вносить свої пропозиції щодо удосконалення діючого законодавства.

The article investigates the legal regulation of compensation for damage in the implementation of international air carriages. The author carries out a legal analysis of the rules of the national and international law in the field of compensation for damage by air carriers. The article deals with the issues of jurisdiction of the courts of Ukraine in cases of compensation for damage in international transport operations. On the basis of the comparative analysis of the provisions of current legislation of Ukraine, the author makes his proposals for improving the current legislation.

Ключові слова: міжнародне право, туристичні послуги, авіаційні перевезення, відшкодування шкоди, колізійні норми.

Keywords: international law, travel services, air transportation, damage compensation, conflict of laws rules.

*Робота виконана під науковим керівництвом канд. юр. наук,
доцента Мікічурової О.В.*

*The work is executed under the scientific guidance of the candidate
of Law, assistant professor Mikichurova O. V.*

Першими туристами можна назвати торговців, які з ціллю продажу свого та отримання нового товару долали сотні кілометрів аби дістатись до далеких країв. Пройшли сотні років і люди зміни основну ціль своїх мандрівок - нині це вже не робочі поїздки за кордон, а переважно туристичні подорожі. В сучасних реаліях міжнародний туризм розвивається стрімкими темпами: кількість людей, що шукають місце для відпочинку за кордоном росте з кожним роком, і як наслідок все більше підприємців бажають мати бізнес саме в сфері

міжнародного туризму. Розглядаючи варіанти подорожей туристи (в якості споживачів туристичних послуг) віддають перевагу швидкому та безпечному способу дістатись до місця відпочинку і тому все частіше обирають саме подорожі авіаційним транспортом. Більшість подорожуючих хоча б раз в житті зіштовхувались з ситуаціями, коли вони не могли отримати оплаченими ними послуги перевезення. В такій ситуації більшість просто вимушена змиритися з завданою шкодою. Причиною цього є низький рівень правової обізнаності та, досить часто, недостатній рівень законодавчого регулювання, які в сукупності не дають можливості подорожуючим отримати відшкодування за шкоду, завдану під час міжнародного повітряного перевезення.

Актуальність теми полягає в дослідженні правового регулювання відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень.

Об'єктом дослідження є Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., Закон України "Про міжнародне приватне право" та Закон України "Про туризм".

Мета – дослідити правове регулювання відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень, проаналізувати отримані результати та запропонувати шляхи вдосконалення законодавства.

Завдання:

- Дослідити правову регламентацію відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень;

- Проаналізувати відповідність наявних законодавчих норм реаліям сьогодення;

- Запропонувати варіанти вдосконалення діючого законодавства України у питаннях регулювання відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень.

Основні результати дослідження. Розглядаючи питання відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень потрібно розрізнити суб'єктний склад та законодавчу регламентацію даних відносин. Так суб'єктом складом таких відносин виступають: 1) юридичні особи та фізичні особи - підприємці (у якості перевізників, туроператорів \ турагентів); 2) фізичні особи (споживачі послуг - туристи, подорожуючі); 3) держави. При цьому, якщо досліджувати самі відносини перевезень, то найчастіше при вирішенні спорів суб'єктний склад виглядає таким чином: фізична особа (турист, подорожуючий) ↔ юридична особа чи фізична особа - підприємець (перевізник). Такий суб'єктний склад зумовлює необхідність регулювання відносин саме між цими суб'єктами.

Щодо законодавчої регламентації відносин, що виникають при здійсненні міжнародних перевезень авіаційним транспортом, то варто відзначити поділ на національні, міжнародні, та локальні акти. Так, до міжнародних актів відносяться конвенції, до національних - закони, а до локальних - правила перевезень пасажирів та багажу окремого перевізника.

При здійсненні міжнародних повітряних перевезень і перевізник, і пасажир мають свої права та обов'язки, передбачені договором про перевезення, яким найчастіше виступає сам квиток. Так, основним обов'язком пасажирів є оплата послуг перевізника, а основний обов'язок перевізника здійснити перевезення пасажирів та його багажу. Таким чином, відмова однієї з сторін виконати покладене на неї зобов'язання призводить до збитків на користь іншої сторони. Особливо актуальним це питання стало після ситуацій коли подорожуючі не можуть дістатися до місця спрямування через вину перевізника, а саме відміна рейсів та подальші наслідки цієї відміни. В наслідок такої ситуації тисячі пасажирів стикаються із порушенням їхніх прав та завданням матеріальної та моральної шкоди. Така шкода проявляється найбільше в матеріальних збитках, через неможливість пасажирів дістатися до місця призначення, а саме: оплата невикористаного бронювання проживання в готелі, оплата не використаних додаткових послуг (наприклад, святкової вечері, послуги "вибір місця на борту літака"), необхідність зміни квитків на стикувальні рейси, оплата готелю в аеропорті тощо. Окрім того, перевізники дуже часто нехтують обов'язками, покладеними на них Повітряним кодексом України: наприклад, поселити пасажирів у транзитний готель, забезпечити їжею та напоями чи принаймні поінформувати їх про перенесення чи затримання рейсу, або ж у разі скасування рейсу взагалі про інші можливі варіанти як пасажирам дістатися до пункту призначення [10].

Пасажири не можуть вимагати відшкодування збитків від перевізника здебільшого через такі дві складові:

1) необізнаність самих пасажирів із їх правами (зокрема, щодо небажання перевізника виконувати свої обов'язки);

2) пошук суб'єкта, що повинен відшкодувати шкоду завдану при здійсненні міжнародних повітряних перевезень;

3) незахищеність пасажирів з боку держави (мається на увазі колізійність правових норм щодо захисту пасажирами своїх прав та інтересів у суді).

Щодо першої складової, то тут законодавець покладає обов'язок обізнаності пасажирів з їхніми правами на них самих, адже пасажири не знають своїх прав лише через те, що самостійно не ознайомились із законодавством, що їм їх гарантує. Проте, на нашу думку, формулювання закону в тому вигляді, в якому воно наразі існує, потребує вдосконалення. Так, наприклад, відповідно до статті 24 Закону України "Про туризм" туроператор / турагент зобов'язаний надавати туристам (у даному випадку пасажирам, що подорожують в

рамках туристичного туру) необхідну і достовірну інформацію про туристичні послуги, права, обов'язки та правила поведінки туристів, умови страхування, порядок відшкодування завданих збитків, умови відмови від послуг, правила візового митного режиму, перетинання державного кордону тощо [6]. При цьому обов'язок надавати інформацію туристам, як пасажиром, щодо прав останніх розповсюджується виключно на права пасажирів за договором про надання туристичних послуг. На нашу думку, в цьому питанні держава не достатньо турбується про доведення до відома та тлумачення необхідної туристу інформації.

Щодо другої складової, то у пасажирів досить часто виникає помилкова думка, що відшкодувати завдані збитки повинна компанія туроператор / турагент, адже саме з ними у них укладений договір. Проте, пасажир не зважає на той факт, що між ними та перевізником виникають особливі відносини - перевезення. В цих відносинах туроператор \ турагент виступають виключно в якості посередника, в обов'язки якого входить забронювати квиток для пасажира. Тобто, не зважаючи на те, хто саме бронює квиток, суб'єктами відносин міжнародного перевезення завжди виступають пасажир та перевізник. Саме тому всі претензії пасажира повинні спрямовуватись перевізнику, а не туроператору \ турагенту, і навпаки. На практиці туроператори / турагенти завжди зазначають у договорах про туристичне обслуговування, що вони не несуть відповідальності за збитки, завдані туристу внаслідок невиконання третіми особами (під якими також розуміються перевізники) покладених на них обов'язків.

Після того як з'ясовано хто саме повинен відшкодувати туристу завдані збитки, постає питання, яке саме право буде застосовуватись до даного виду правовідносин, що і є третьою складовою. Відповідно до пункту 1 статті 4 Закону України "Про міжнародне приватне право" «Право, що підлягає застосуванню до приватноправових відносин з іноземним елементом, визначається згідно з колізійними нормами та іншими положеннями колізійного права цього Закону, інших законів, міжнародних договорів України.» [5]. Таким чином, ми бачимо, що у законодавстві нашої держави немає норми, яка б прямо визначала підсудність спорів з міжнародних перевезень, що у свою чергу зумовлює необхідність при вирішенні даної категорії правовідносин застосовувати національне законодавство, міжнародне право та інші акти одночасно.

Так, зокрема, пункт 1 Глави 1 Розділу XXVIII Правил повітряних перевезень пасажирів та багажу України зазначає «Будь-який позов щодо відповідальності перевізника стосовно заподіяної шкоди при перевезенні може бути поданий відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені Монреальською конвенцією та чинним законодавством України, без шкоди для визначення кола осіб, що мають право на позов, та їх відповідних прав.» [9]. Тобто, в національному акті зазначена відсилка до міжнародного акту, а саме Монреальської конвенції або до іншого національного акту.

Розглядаючи положення Монреальської конвенції ми визначили, що вона (конвенція) не містить чіткого закріплення щодо місця подачі позову. Так, стаття 33 Монреальської конвенції зазначає «Позов про відповідальність повинен бути поданий за вибором позивача на території однієї з держав-сторін або до суду за місцем знаходження перевізника, або за місцем його основної діяльності, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення.» [7]. Виходячи із змісту формулювання «на території однієї з держав-сторін» можна стверджувати, що так як Україна є учасником Монреальської конвенції, то й громадяни України мають право подавати позови проти міжнародних перевізників в Україні. Проте, чіткого закріплення цього положення немає в Монреальській конвенції.

Щодо законодавства України, то ще одним джерелом, що регулює правовідносини в даній сфері є Закон України «Про міжнародне приватне право». Даний законодавчий акт регламентує правовідносини ускладнені іноземним елементом. Зокрема, стаття 76 даного закону регламентує підстави визначення підсудності справ судам України «1. Суди можуть приймати до свого провадження і розглядати будь-які справи з іноземним елементом у таких випадках:

1) якщо сторони передбачили своєю угодою підсудність справи з іноземним елементом судам України, крім випадків, передбачених у статті 77 цього Закону;

2) якщо на території України відповідач у справі має місце проживання або місцезнаходження, або рухоме чи нерухоме майно, на яке можна накласти стягнення, або знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи - відповідача;

3) у справах про відшкодування шкоди, якщо її було завдано на території України;

4) якщо у справі про сплату аліментів або про встановлення батьківства позивач має місце проживання в Україні;

5) якщо у справі про відшкодування шкоди позивач - фізична особа має місце проживання в Україні або юридична особа - відповідач - місцезнаходження в Україні;

6) якщо у справі про спадщину спадкодавця у момент смерті був громадянином України або мав в Україні останнє місце проживання;

7) дія або подія, що стала підставою для подання позову, мала місце на території України;

8) якщо у справі про визнання безвісно відсутнім або оголошення померлим особа мала останнє відоме місце проживання на території України;

9) якщо справа окремого провадження стосується особистого статусу або дієздатності громадянина України;

10) якщо справа проти громадянина України, який за кордоном діє як дипломатичний агент або з інших підстав має імунітет від місцевої юрисдикції, відповідно до міжнародного договору не може бути порушена за кордоном;

11) якщо у справі про банкрутство боржник має місце основних інтересів або основної підприємницької діяльності на території України;

12) в інших випадках, визначених законом України та міжнародним договором України.» [5].

Проаналізувавши зміст статті 76 Закону України «Про міжнародне приватне право» ми прийшли до висновку, що положення даної статті можуть трактуватися дwoяко, оскільки п. 2 цієї статті передбачає підсудність спору українським судам, якщо на території України знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи – відповідача, в даному випадку мова йде про перевізника. На протипагу цьому в пункті 5 цієї ж статті передбачається підсудність спорів судам України, якщо одна зі сторін спору знаходиться на території України. Тоді мова йде про те, що український суд може розглядати справу, незалежно від того чи позивачем чи відповідачем є сторона якщо:

- 1) фізична особа постійно проживає на території України;
- 2) юридична особа має своє місцезнаходження в Україні.

Таким чином, ця норма створює правові колізії, адже питання чи може постраждала сторона, громадянин України подати позов проти міжнародного перевізника, який не має філії чи представництва в Україні є не чітко визначеним. В даному випадку навіть якщо постраждала сторона направить позов в український суд до іноземного перевізника, то позивач не може бути впевнений в притягненні останнього до відповідальності. Тому ми пропонуємо вирішення даного питання таким чином:

1) Доповнити пункт 2 частини 2 статті 24 Закону України "Про туризм" обов'язком туроператорів / турагентів роз'яснювати пасажиром їхні права у разі настання непередбачуваних ситуацій, що пов'язані з діяльністю третіх осіб, які проводять самостійну діяльність на яку турагент не може безпосередньо впливати. В тому числі обов'язок роз'яснювати пасажиром їхні права, які прямо не залежать від діяльності туроператорів / турагентів відповідно до норм міжнародного права. Пропонуємо викласти пункт 2 частини 2 статті 24 Закону України "Про туризм" у такій редакції: «надавати туристам необхідну і достовірну інформацію про туристичні послуги, права, обов'язки та правила поведінки туристів (екскурсантів), права та обов'язки туристів у разі настання непередбачуваних ситуацій, що пов'язані з діяльністю третіх осіб, які проводять самостійну діяльність на яку суб'єкт туристичної діяльності не може безпосередньо впливати, умови страхування, порядок відшкодування завданих збитків, умови відмови від послуг, правила візового митного режиму, перетинання державного кордону та іншу інформацію, передбачену цим Законом;»

Окрім зазначеного вище, ми виявили ще одну проблему, а саме відсутність чіткого правового закріплення підсудності справ, щодо відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень, судам України у випадку якщо позивачем є громадянин України, а місцезнаходження відповідача за кордоном. Чітке законодавче закріплення такого положення дозволить уникнути правових колізій під час визначення підсудності спору, що в свою чергу надасть можливість українським громадянам захистити свої права та інтереси, що були порушені під час здійснення міжнародних повітряних перевезень.

Для врегулювання цього питання ми пропонуємо доповнити Закон України «Про міжнародне приватне право» нормою щодо підсудності справ по міжнародним перевезенням судам України, якщо хоча б одна із сторін спору має місце проживання та / або місцезнаходження (для юридичних осіб) в Україні.

На нашу думку такі доповнення та нововведення підвищать юридичну обізнаність наших громадян-пасажирів, забезпечать їх від помилкових та неправильних дій у разі настання непередбачуваних обставин під час здійснення подорожі, та вплинуть на зменшення кількості спорів у цій сфері. За цих умов перевізники будуть намагатися уникати порушень своїх обов'язків, з метою уникнення матеріальної відповідальності за такі порушення.

Висновки. У ході проведеного дослідження ми дійшли висновку, що держава, як гарант прав та інтересів своїх громадян, а саме такий статус держави закріплений у статті 14 Закону України "Про туризм", не в повній мірі виконує свої обов'язки по відношенню до такої категорії громадян як пасажир. Перше на що варто звернути увагу – держава не достатньо турбується про доведення до відома та тлумачення необхідної туристу інформації. Зокрема, держава не покладає на туроператорів \ турагентів обов'язку роз'яснювати пасажиром (туристам) їхні права у разі настання непередбачуваних ситуацій при здійсненні міжнародних повітряних перевезень.

Окрім цього, незважаючи на те, що в міжнародних договорах, чинних для України, існують норми, що регулюють питання відшкодування шкоди пасажиром перевізником через його недбалість, проте ні в міжнародному праві, ні в національному законодавстві немає чіткого визначення підсудності спорів щодо відшкодування шкоди завданої при здійсненні міжнародних повітряних перевезень. Саме ця обставина зумовлює необхідність внесення змін до національного законодавства, адже міжнародне право не встановлює чіткої імперативної норми, яка б вказувала про підсудність справ щодо відшкодування шкоди завданої при

здійсненні міжнародних повітряних перевезеннях. Такі зміни не лише допоможуть удосконалити існуюче законодавство, а й регламентують правове регулювання необхідного захисту прав українських громадян, що в свою чергу, дозволить запобігти неправомірній поведінці міжнародних перевізників під страхом понесення реальної відповідальності.

Список використаних джерел.

1. Paul Stephen Dempsey Consumer protection in the airline industry // Institute of Air & Space Law McGill University. – 2014.
2. Unmack T. Civil aviation: standards and liabilities. London / Tim Unmack. – Hong Kong: LLP, 1999. – 640 p.
3. Анцелевич Г.О. Міжнародне право : Підручник для вузів / Г.О. Анцелевич, О.О. Покрещук . – Київ : Алерта, : Пектораль, 2003 . – 409 с.
4. Горян Е.В., Завоюра Я.О. Відшкодування моральної шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень // Часопис Академії адвокатури України. – 2012. – № 1. – С. 101-106.
5. Закон України "Про міжнародне приватне право" – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2709-15>
6. Закон України "Про туризм" – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80>
7. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594
8. Міжнародна уніфікація норм про відповідальність за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення / К. В. Мануїлова // Митна справа. - 2014. - № 6.
9. Наказ Міністерства інфраструктури України №735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 30.11.2012 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>
10. Повітряний кодекс України – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
11. Степанюк М.С. Правове регулювання шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://jurblog.com.ua/2017/04/pravove-regulyuvannya-vidshkoduvannya-shkodi-pri-zdiysnenni-mizhnarodnih-povitryanih-perevezen/>

References.

1. Paul Stephen Dempsey (2014) “Consumer protection in the airline industry”, *Institute of Air & Space Law McGill University*, 91 p.
2. Unmack T. (1999) “Civil aviation: standards and liabilities”, *Hong Kong: LLP*, 640 p.
3. Ancelevich G.A. and Pokreschchuk A.A. (2003), *Mizhnarodne pravo* [International law], Alerta, Pectoral, Kyiv, Ukraine.
4. Horyan E.V., Zavoyura Y.O. (2012), “Compensation for non-pecuniary damage in the conduct of international air transportation”, *Chasopys Akademiyi advokatury Ukrayiny*, vol. 1. pp. 101-106.
5. The Verkhovna Rada of Ukraine (2004), The Law of Ukraine "On International Private Law", available: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2709-15> (Accessed 18 December 2017).
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (1995), The Law of Ukraine "On Tourism", available: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80> (Accessed 18 December 2017).
7. The Verkhovna Rada of Ukraine (1999), Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, available: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594 (Accessed 18 December 2017).
8. Manuyilova K.V. (2014), “International Uniformity of Standards of Liability for Damage Caused by Air Transportation”, *Mytna sprava*, vol.6, pp. 12-18.
9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), The Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine No.735 "On Approval of the Rules for Air Passenger and Baggage", available: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12> (Accessed 18 December 2017).
10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2013), The Air Code of Ukraine, available: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (Accessed 18 December 2017).
11. Stepaniuk M.S. (2017), “Legal regulation of harm in the implementation of international air transportation”, available: <http://jurblog.com.ua/2017/04/pravove-regulyuvannya-vidshkoduvannya-shkodi-pri-zdiysnenni-mizhnarodnih-povitryanih-perevezen/> (Accessed 18 December 2017).

Стаття надійшла до редакції 19.12.2017 р.