

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ ОБМЕЖЕННЯ ТА ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРАМИ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

У статті автор звертає увагу на окремі аспекти юридичної природи обмеження та звільнення від відповідальності учасників договірних відносин у сфері повітряного перевезення вантажу. Приділяється увага науковим підходам, нормативному врегулюванню щодо визначення цивільно-правових обмежень та звільнення від відповідальності перевізника, об'єктному та суб'єктному складу учасників правовідносин у разі порушення договору повітряного перевезення вантажу.

Ключові слова: відповідальність, договір повітряного перевезення багажу, обмеження та звільнення від відповідальності.

Обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу в усі часи породжувало дискусії щодо можливості їх застосування у цивільному обороті.

Цивільно-правовому договору повітряного перевезення вантажу, як одному із складних напрямів дослідження цивільного права, присвячено праці Ю. Н. Малеева, Л. А. Лунца та інших учених. Однак проблема щодо визначення підходів та критеріїв обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу залишається не вирішеною та досить дискусійною.

Метою даної статті є визначення особливостей юридичної природи обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу, визначення підходів до встановлення критеріїв обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу, дослідження проблеми застосування елементів обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу у цивільно-правовому обороті.

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

Межі відповідальності перевізника у разі здійснення міжнародних перевезень встановлені нормами Варшавської Конвенції. Так, пп. а), б) ч. 2

ст. 22 Варшавської Конвенції встановлюють межі відповідальності у наступних розмірах:

1. При перевезенні зареєстрованого багажу та вантажу до – 250 фр. за кожний кілограм втраченого, пошкодженого багажу та вантажу.

2. При перевезенні ручної поклажі до – 5 тис. фр. у відношенні до ручної поклажі кожного пасажира [1].

Відповідно до п. 5 ст. 22 Варшавської Конвенції у даному випадку маються на увазі франки вмістом 65,5 мг золота проби дев'ятисот тисячних.

Зазначені межі відповідальності перевізника поширюються як на затримку вантажу, багажу, пасажира, так і на заподіяння шкоди вантажу, багажу, пасажиру.

Суд у відповідності 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 із змінами внесеними Гаагським протоколом) [2]. Зазначені судові витрати компенсуються відповідачем (перевізником) позивачу понад встановлені межі відповідальності перевізника, за винятком випадків визначених у ст. 22 Варшавської конвенції [3].

Окремої уваги потребує питання відповідальності авіаперевізника у разі затримки або прострочення доставки вантажу. Не секрет, що, звертаючись до авіаперевізника, особа бажає скористатися головною перевагою авіатранспорту – швидкістю транспортування, а отже, і швидкістю доставки вантажу. Так як швидкість повітряного транспорту є саме такою перевагою, то виникає необхідність визначити відповідальність перевізника у разі затримки або прострочення доставки вантажу. Тому норми ст. 19 Варшавської конвенції і

передбачають таку відповідальність. Але Варшавська конвенція не містить строків доставки, які є необхідними для покладення відповідальності за прострочення у доставці вантажу.

Правила ІАТА встановлюють обов'язковість перевізника приймати всі необхідні заходи для своєчасного транспортування і разом із тим вміщують спеціальне застереження про те, що розклад польотів є орієнтовним і не гарантується або навіть визначають спеціальне правило про звільнення перевізника від відповідальності за прострочення [4].

Враховуючи такий нормативний підхід, суди розглядаючи справи, які стосуються прострочення, затримки виконання зобов'язання доставки вантажу, як правило, вказують 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 і відповідальність за прострочення зобов'язання у доставці вантажу покладається на авіаперевізника.

В юридичній практиці існує думка, що за відсутності встановлених строків доставки на перевізника лежить зобов'язання виконати транспортування протягом оптимальних для цього строків [5]. Зазначена позиція знаходить своє підтвердження не лише у наукових колах, а і у практичній діяльності, яка виражається в ряді судових та арбітражних рішень.

Межі відповідальності, що стосуються як незбереження, так і прострочення доставки вантажу, також встановлюються Правилами повітряних перевезень вантажів. Відповідно до п.п. 20.5.1 зазначених Правил відповідальність перевізника буде вважатися обмеженою у разі заподіяння шкоди шляхом знищення, втрати, ушкодження або затримки вантажу у наступних випадках.

По-перше, коли вантажовідправник не здійснив декларацію цінності вантажу і не здійснив оплату відповідного збору, який складає 20 доларів США (також може бути застосований еквівалент в іншій валюті) за один кілограм бруто вантажу у разі знищення, втрати або ушкодження усього вантажу або його частини. Вага, яка враховується, у разі визначенні суми відповідальності перевізника, обмежується вагою відповідного втраченого місця або частини вмісту вантажу, знищення, втрати чи ушкодження упаковки, а якщо упаковок декілька – то усіх упаковок. Зазначене правило не діє, якщо знищення, втрати чи ушкодження всього або частини вантажу або предмета, що міститься у вантажі, впливає на вартість інших упаковок або предметів, які відображені в одній й тій самій авіавантажній накладній. У такому випадку, щоб визначити межі відповідальності, слід врахувати загальну вагу такої упаковки або усіх упаковок із загальної частини вантажу. Якщо інші межі відповідальності передбачені договором перевезення, тоді застосовуються положення договору.

По-друге, коли вантажовідправником було здійснено декларування цінності вантажу і у повній мірі сплачено відповідний збір. У цьому випадку відповідальність перевізника у разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки вантажу буде обмежена його задекларованою цінністю. Тобто для настання обмеженої відповідальності авіаперевізника у разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки вантажу необхідно два елементи, а саме: цінність вантажу і сплата відповідних зборів.

Зокрема Ю. Н. Малеев, вказував на те, що, у 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 [6].

Слід звернути увагу на пп. 2–5 ст. 22 Варшавської Конвенції [7], які вказують, що для визначення межі відповідальності перевізника при перевезенні багажу та вантажу приймається загальна вага даного місця або місць. Але якщо втрата, недостача, пошкодження або затримка у доставці якого-небудь предмета із їх вмісту впливають на вартість інших місць, включених в одну і ту ж багажну квитанцію або авіавантажну накладну, то при визначенні меж відповідальності перевізника повинна братися до уваги загальна вага місць [8]. Таким чином Варшавська Конвенція по відношенню до Правил повітряних перевезень вантажу, визначаючи межі відповідальності авіаперевізника, бере до уваги загальну вагу місця або сукупність таких місць. Зазначене вказує на дещо інший підхід до обмеження відповідальності перевізника і на більш вищий рівень абстракції норм Варшавської Конвенції і як наслідок, можливість їх застосування щодо більш широкого кола осіб і таким чином реалізовувати намагання уніфікувати підходи до вирішення подібних ситуацій.

Якщо шкода сталася через навмисні дії або бездіяльність перевізника або його працівників, агентів і така шкода заподіяна з відповідним наміром або через необережність, але з розумінням про шкідливий результат, і при умові, 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 п.п. 20.5.2. Правил повітряних перевезень вантажів [9].

Також існують випадки, при настанні яких перевізник повністю звільняється від відповідальності. Такі випадки звільнення від відповідальності перевізника мали б бути передбачені на рівні Цивільного кодексу України або на рівні Повітряного кодексу України. Але лише у 20-му розділі Правилах повітряних перевезень вантажів містяться випадки звільнення від відповідальності авіаперевізника [10].

Як правило, випадки звільнення від відповідальності пов'язані із обставинами, які не залежать від волі сторін договору перевезення ванта-

жу, а саме: форс-мажорних обставин, існуванням дефектів або недоліків вантажу, впливом на вантаж часу транспортування, кліматичних умов, ряду природних чинників, зокрема таких як тиск. Якщо прострочення доставки авіаперевізником вантажу безпосередньо чи побічно виникло внаслідок дії форс-мажорних обставин, до яких відносять несприятливі метеорологічні умови, надзвичайні ситуації в повітряному просторі, страйки, бунти, громадянські безлади, ембарго, війни, ворожі дії, неврегульовані міжнародні відносини, технічні проблеми або інші складнощі, які фактично загрожують або унеможливають безпечне виконання польоту, якщо інше не встановлено договором перевезення, то такий авіаперевізник звільняється від відповідальності на підставі ст. 94 Повітряного кодексу України та п.п. 20.4.2 Правил повітряних перевезень вантажів. При цьому слід врахувати, що ст. 94 Повітряного кодексу України вказує лише на звільнення від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

Перевізник буде звільнений від відповідальності у разі знищення, втрати або ушкодження, затримки у доставці вантажу, якщо таке знищення, втрата, ушкодження, затримка вантажу сталися через певні недоліки, дефекти або ж відповідні властивості вантажу. Саме на такі випадки вказує п.п. 20.4.3 Правил повітряних перевезень вантажів [11]. При цьому вантаж обов'язково має знаходитися під контролем перевізника. Звільнення від відповідальності перевізника також має місце, коли вантаж або його вміст був зіпсований чи мало місце погіршення якості вантажу через настання змін звичайного фактору або сукупності таких факторів, які є обов'язково присутніми при транспортуванні вантажу. Такими факторами можуть бути як зміни у кліматі, температурі, висоті так і час транзиту, тривалість транспортування вантажу. Таким чином законодавець пов'язує звільнення від відповідальності перевізника із недоліками, дефектами, відповідними властивостями вантажу, кліматом, температурою, висотою, часом та тривалістю транспортування вантажу, тобто з факторами, які не залежать від перевізника і перевізник ніяким чином не має можливості вплинути на ці фактори.

Якщо при здійсненні перевезення було ушкоджено вантаж або було його знищено, зіпсовано, втрачено, або мала місце затримка у постачанні вантажу через надання допомоги, то у такому випадку перевізник, як правило також повністю звільняється від відповідальності враховуючи положення п.п. 20.4.6 Правил повітряних перевезень вантажів [12]. У цьому випадку слід виходити із того, що найвищою цінністю є людина, забезпечення її прав та свобод, і надання допомоги навіть через знищення, пошкодження, втрату будь-якого вантажу не може підпадати під категорію договірної матеріальної відповідальності. Зазначена норма п.п. 20.4.6 Правил є досить прогресивною з точки зору розташування пріоритетів у національному праві.

З розвитком авіаперевезень все частіше укладаються договори, за якими здійснюється перевезення тварин. За таким договорами перевізник, як правило, повністю звільняється від відповідальності у разі ушкодження або втрати тварини, яку транспортували на підставі договору перевезення, через відповідні природні чинники та фактори, про які згадується і у п.п. 20.4.4 Правил повітряних перевезень вантажів [13]. Звільнення від відповідальності перевізника у разі втрати або ушкодження живої тварини також можливе через характер, стан тварини або наслідки самого поводження тварини. Таким чином перевізник не повинен брати на себе тягар відповідальності за ушкодження або втрату тварини при перевезенні через непередбачуваний та не прогнозований стан, характер або наслідки поводження тварини.

Враховуючи, що транспортування здійснюються на підставі договору перевезення при звільненні від відповідальності також слід враховувати і відповідні положення самого договору перевезення, якими можуть бути встановлені й інші випадки звільнення від відповідальності перевізника.

Перевізник може бути звільнений від відповідальності повністю або частково перед особою яка вимагає відшкодування, якщо перевізник зможе довести факт заподіяння шкоди через необережність або діяння такої особи на підставі п.п. 20.4.5 Правил повітряних перевезень вантажів [14]. Також слід мати на увазі, що дії або бездіяльність такої особи мають бути визнані неправильними. За таких обставин звільнення від відповідальності перевізника залежить від доведення ним факту заподіяння шкоди безпосередньо діянням або необережністю особи яка вимагає такого відшкодування. Тобто, у разі наявності факту заподіяння шкоди через діяння або необережність особи, яка вимагає відшкодування та доказів такого втручання особи і як наслідок заподіяння шкоди, перевізник має бути звільнений від відповідальності у тому розмірі, у якому така необережність, неправильні дії або бездіяльність спричинили шкоду або сприяли виникненню такої шкоди.

Отже, в статті було визначено особливості юридичного обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу, визначено підходи до встановлення критеріїв обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу, досліджено проблеми застосування елементів обмеження та звільнення від відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення вантажу у цивільно-правовому обороті.

Література

1. *Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень* (Варшавська Конвенція) підписана у Варшаві 12.10.29. Українська РСР у міжнародно-договірних відносинах. Збірник нормативних документів 1976–1985 рр. К.: Політвидав України. 86 с. Ратифікована Україною 14.08.1959 р.

2. *Конвенція* для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська Конвенція) підписана у Варшаві 12.10.29. Українська РСР у міжнародно-договірних відносинах. Збірник нормативних документів 1976–1985 рр. К.: Політвидав України. 86 с. Ратифікована Україною 14.08.1959 р.

3. *Протокол* про внесення правок до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 року (Гаагський Протокол) Ратифікований Україною 11.04.1960.

4. *Конвенція* для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська Конвенція) підписана у Варшаві 12.10.29. Українська РСР у міжнародно-договірних відносинах. Збірник нормативних документів 1976–1985 рр. К.: Політвидав України. 86 с. Ратифікована Україною 14.08.1959 р.

5. *Резолюції* Конференції з питань обслуговування пасажирів, додаткові матеріали: Рішення ІАТА введі в дію з 1 червня 1996 р.

6. *Малеєв Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М.: Изд. Международные отношения. 1986. – С. 183.

7. *Малеєв Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М.: Изд. Международные отношения. 1986. – С. 185.

8. *Конвенція* для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська Конвенція) підписана у Варшаві 12.10.29 Українська РСР у міжнародно-договірних відносинах. Збірник нормативних документів 1976–1985рр. К.: Політвидав України. 86 с. Ратифікована Україною 14.08.1959 р.

9. *Конвенція* для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська Конвенція) підписана у Варшаві 12.10.29. Українська РСР у міжнародно-договірних відносинах. Збірник нормативних документів 1976–1985 рр. К.: Політвидав України. 86 с. Ратифікована Україною 14.08.1959 р.

10. *Наказ* Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 березня 2006 року № 186 // Офіційний вісник України, 2006, № 25 (05.07.2006), ст. 184.

11. *Наказ* Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 березня 2006 року № 186 // Офіційний вісник України, 2006, № 25 (05.07.2006), ст. 184.

12. *Наказ* Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 березня 2006 року № 186 // Офіційний вісник України, 2006, № 25 (05.07.2006), ст. 184.

13. *Наказ* Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 березня 2006 року № 186 // Офіційний вісник України, 2006, № 25 (05.07.2006), ст. 184.

14. *Наказ* Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 березня 2006 року № 186 // Офіційний вісник України, 2006, № 25 (05.07.2006), ст. 184.

С. Я. Вавженчук

Правовые проблемы ограничения и освобождения от ответственности перевозчика по договорам воздушной перевозки груза.

В этой статье автор обращает внимание на юридическую природу ограничения и освобождения от ответственности участников договорных отношений в сфере воздушных перевозок грузов. Также уделяется внимание научным подходам, нормативному урегулированию определения гражданско-правовым ограничениям и освобождения от ответственности перевозчика, объектного и субъектного составу участников правоотношений вследствие нарушения договора воздушной перевозки грузов.

S. Y. Vavgenchuk

Legal problems and restrictions release responsibility contracting carrier air freight.

The article analyzes individual aspects of the legal nature of limitation and exemption from liability of participants of contractual relations in the field of air transportation. Specific attention is paid to scientific approaches, normative settlement in determination of civil limitations and exemption from liability of a carrier, to object and subject structure of participants of legal relationship in case of a breach of an air transportation contract.