



## СЕКЦІЯ 11 МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 347.98:347.824.2

### ОСОБЛИВОСТІ ПОРЯДКУ ПОДАННЯ ПОЗОВУ ДО ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Філіппов А.В., к. ю. н.,  
доцент кафедри правосуддя  
Київська державна академія водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Стаття присвячена особливому порядку подання позову про відшкодування шкоди до перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення, відповідно до правил Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.

**Ключові слова:** подання позову, перевізник, претензійний порядок, договір міжнародного повітряного перевезення.

Стаття посвящена особому порядку пред'явлення иску о возмещении ущерба к перевозчику по договору международной воздушной перевозки, в соответствии с правилами Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.

**Ключевые слова:** пред'явление иску, перевозчик, претензионный порядок, договор международной воздушной перевозки.

Philippov A.V. FEATURES OF BRINGING AN ACTION AGAINST THE CARRIER UNDER THE CONTRACT OF THE INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

The article deals with a special procedure for bringing an action for damages against the carrier under the contract of the international carriage by air, in accordance with the rules of the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air 1999.

**Key words:** bringing an action, carrier, notice of complaints, contract of the international carriage by air.

**Постановка проблеми.** 6 травня 2009 року набрала чинності для України Конвенція 1999 року про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [1] (далі по тексту – Монреальська конвенція 1999 р.), до якої Україна приєдналась 17 грудня 2008 року [2]. Зробивши цей важливий крок, Україна долучилась до найбільш прогресивного на сьогоднішній день світового правопорядку у сфері міжнародних повітряних перевезень, у якому беруть участь найбільш розвинені авіаційні держави, що контролюють лівову частку світового ринку авіаперевезень. Однак тим самим Україна взяла на себе і міжнародні зобов'язання, що впливають з цього документу. Перед українською юридичною наукою постає завдання дати наукову оцінку нормам, які містить цей основоположний для регулювання міжнародних повітряних перевезень документ. Доцільно також провести порівняльний аналіз з положеннями українського законодавства в даній галузі.

Преамбула Монреальської конвенції 1999 р. наголошує на важливості забезпечення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень і необхідності справедливої компенсації відповідно до принципу найбільш повного відшкодування [1]. Тому особливий інтерес, в контексті ч. 1 ст. 55 та ч. 1 та 2 ст. 124 Конституції України [3], становить механізм досудового та судового захисту прав пасажирів та ван-

тажовідправника, порядок подання позову про відшкодування шкоди до перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення, відповідно до правил Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.

**Ступінь розробленості проблеми.** На сьогоднішній день як за кордоном, так і в Україні існує чимало наукових досліджень, присвячених міжнародним повітряним перевезенням. За півтора десятиліття з часу прийняття Монреальської конвенції 1999 р. її положення ставали предметом досліджень зарубіжних (В. Cheng, О.І. Аксаментов, О.О. Баталов, В.Д. Бордунов, Н.Є. Веретельнікова, О.В. Вигодянський, В.В. Вітрянський, В.Д. Горобец, В.С. Грязнов, Б.П. Єлісеєв, Т.С. Козлова, Ю.М. Малєєв, В.В. Молчанов, В.В. Мосашвили, М.М. Остроумов, П.В. Ремішевській, А.Є. Смірнов, І.О. Хлєстова, К.В. Холопов та інші) та вітчизняних (І.О. Безлюдько, І.А. Діковська, Є.К. Єряшов, О.В. Оніщенко, О.В. Столярський, О.Ю. Шереметьєва тощо) науковців.

В той же час виділена нами проблема досудового та судового захисту прав пасажирів та вантажовідправника за договором міжнародного повітряного перевезення, відповідно до правил Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., не настільки ретельно досліджена. Окремі її аспекти привертати увагу таких до-

слідників, як Н. Мамченко, О. Насадюк, В. Рижий, А. Гук у своїй публікації [4] досліджує переважно положення чинної на той час Варшавської конвенції 1929 р. [5], однак в тій частині, в якій вони без змін перейшли до нової Монреальської конвенції 1999 р.; висновки автора зберігають актуальність. Російський вчений Л. Тальцева в своїй статті [6] піднімає дуже цікаві та малодосліджені в російській та українській науці проблеми застосування колізійних норм, в тому числі стосовно порядку подання позову про відшкодування шкоди до перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення.

**Мета статті** полягає в необхідності дати наукову оцінку механізму досудового та судового захисту прав пасажирів та вантажовідправника, а також порядку подання позову про відшкодування шкоди до перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення, що містить Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., в контексті Конституції та законодавства України, а також рішення Конституційного Суду України [7].

**Виклад основного матеріалу.** Згідно ст. 29 Монреальської конвенції 1999 р., незалежно від того, що є підставою для позову (конвенція, договір, правопорушення), позов може пред'являтися позивачем лише на умовах та в межах обсягів, передбачених конвенцією. Монреальська конвенція 1999 р. передбачає механізм вирішення спорів між сторонами договору міжнародного повітряного перевезення, однак разом з уніфікованими процесуальними нормами значна частина норм є колізійними, оскільки містять пряму відсилку до *lex fori* (права держави суду, де розглядається спір) [6, с. 121–125]. З одного боку, це дає можливість при розгляді справи в суді відповідної держави уникнути колізій конвенційних норм з її законодавством, з іншого, – породжує неоднакове застосування норм Монреальської конвенції 1999 р. Практика показує, що і матеріальне, і процесуальне право держав-учасниць Монреальської конвенції 1999 р. сильно відрізняються, до того ж, нерідко суди різних країн по-різному тлумачать її положення.

Монреальська конвенція 1999 р. розширила, порівняно з Варшавською 1929 р., коло судів, до яких можуть подавати позови щодо відповідальності авіаперевізників. За загальним правилом п. 1 ст. 33 позов 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 [1].

Стосовно шкоди, заподіяної в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів, позов про відповідальність може бути поданий до одного із судів, згаданих у пункті 1 статті 33, або на території держави-сторони, в якій пасажир на момент події має основне й постійне місце проживання й до якої або з якої перевізник надає послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів на власних

повітряних суднах або на повітряних суднах іншого перевізника на підставі комерційної угоди, і в якій цей перевізник здійснює діяльність, пов'язану з повітряним перевезенням пасажирів, використовуючи приміщення, орендовані самим перевізником чи іншим перевізником, з яким він має комерційну угоду, або які належать йому або такому іншому перевізнику [1]. Згідно п. 3 ст. 33 при визначенні основного і постійного місця проживання пасажирів до уваги береться його одне зафіксоване і постійне місце проживання на момент авіаційної події [1]. При цьому громадянство пасажирів не має значення. Що ж до процедури розгляду справи, то вона, як і за Варшавською конвенцією 1929 р., визначається *lex fori* (законом, який застосовує суд, до якого подано позов) (п. 4 ст. 33) [1].

Таким чином, Монреальська конвенція 1999 р. в п. 2 ст. 33 фактично дозволила пред'явлення позовів про відшкодування шкоди, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, за місцем проживання цих пасажирів, а отже, за законами країни, де вони проживають. Немає потреби говорити, що це дуже суттєво полегшує для пасажирів чи їх родичів судовий захист своїх прав.

Строк позовної давності, обмежений конвенцією двома роками з моменту прибуття за місцем призначення або дня, коли повітряне судно мало прибути, або з моменту зупинки перевезення (п. 1 ст. 35 [1]). Порядок обчислення строку позовної давності визначається, як і процедура розгляду, за законом суду, в якому пред'явлено позов (*lex fori*) (п. 2 ст. 35 [1]).

З *lex fori* прямо пов'язана правова колізія, яка склалась вже конкретно в Україні. Згідно вимог ст. 26 Варшавської 1929 р. та ст. 31 Монреальської 1999 р. конвенцій існує досудовий (претензійний) порядок вирішення спорів, що впливають з договору міжнародного повітряного перевезення. Він не обов'язковий лише для перевезень пасажирів. Але на практиці і в такому випадку досудовий порядок вирішення спору, як правило, застосовується сторонами добровільно, оскільки є зручним для обох сторін: дозволяє уникнути судової тяганини, пасажиру дає можливість швидко отримати відшкодування, а перевізнику – уникнути сплати судових витрат. Останнє пов'язане з положенням п. 6 ст. 22 Монреальської конвенції 1999 р., яке передбачає, що межі відповідальності не перешкоджають суду додатково ухвалити рішення відповідно до закону, який він застосовує, про відшкодування всіх або частини судових та інших, пов'язаних із судовим розглядом витрат, понесених позивачем, у тому числі процентів [1]. При цьому дане положення не застосовується, якщо сума, присуджена в порядку відшкодування шкоди, за винятком судових та інших пов'язаних із судовим розглядом витрат, не перевищує суми, яку перевізник письмово запропонував позивачу протягом шести місяців з дня заподіяння шкоди або до початку судового процесу, якщо ця дата є пізнішою [1]. На практиці дана норма повинна стимулювати авіаперевізників та страхові компанії вирішувати питання



відшкодування в досудовому порядку, тобто відшкодувати шкоду, завдану внаслідок загибелі або тілесного ушкодження пасажира, не чекаючи судового розгляду. У такому випадку перевізник чи страховик не повинен відшкодувати позивачу судові витрати (які включають і оплату послуг адвоката), які в деяких країнах, наприклад США, можуть навіть перевищувати суму позову.

Добровільне досудове врегулювання спорів не породжує ніякої колізії. Інакше виглядає справа з обов'язковим претензійним порядком вирішення спорів, що стосуються перевезень вантажу та багажу. Для того, щоб притягнути авіаперевізника до відповідальності, позивач повинен, в першу чергу, подати перевізнику, його представнику чи агенту своєчасну письмову претензію (зробити заперечення), інакше втратить право на позов (п. 4 ст. 31 [1]). У випадку пошкодження вантажу своєчасним за умовами конвенції, буде заперечення, направлене одразу ж після виявлення шкоди, але не пізніше 7 днів з дня отримання багажу, 14 днів з дня отримання вантажу (п. 2 ст. 31 [1]). У випадку затримки претензія має бути подана протягом 21 дня з дати, коли багаж або вантаж передані отримувачу (п. 2 ст. 31 [1]). При відсутності претензії в зазначені строки жодні позови проти перевізника не приймаються, окрім випадку обману з боку останнього (п. 4 ст. 31 [1]).

Більше того, Монреальська конвенція стимулює пред'являти претензію негайно при отриманні вантажу чи багажу, оскільки прийняття вантажу чи багажу без заперечення означає, якщо не буде доведено зворотного, що багаж або вантаж були доставлені належним чином згідно з умовами договору (п. 1 ст. 31 [1]). Пасажир повинен засвідчити протилежне шляхом оформлення акта про неналежне перевезення багажу (PIR – Property Irregularity Report) до виходу з багажного відділення аеропорту (п. 1 глави 3 розділу XXVIII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу [8]). Тобто, якщо претензію заявлено не відразу при отриманні вантажу чи багажу, хоч і протягом встановленого строку, при розгляді спору суд будуть виходити з презумпції належного виконання авіаперевізником зобов'язання, і тоді позивачеві необхідно буде доводити зворотне.

Правову колізію створює Рішення Конституційного Суду України. У справі за конституційним зверненням товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий дім «Кампус Коттон Клуб» щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів) від 9 липня 2002 р. № 15-рп/2002 встановлено, що обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду і здійснення за нею правосуддя, порушує право особи на судовий захист. Можливість досудового врегулювання спорів може бути додатковим засобом правового захисту, який держава надає учасникам певних правовідносин, що не суперечить принципу здійснення правосуддя виключно судом. Виходячи з необхідності підвищення рівня правового

захисту, держава може стимулювати вирішення правових спорів у межах досудових процедур, однак їх використання є правом, а не обов'язком особи, яка потребує такого захисту. Право на судовий захист не позбавляє суб'єктів правовідносин можливості досудового врегулювання спорів. Це може бути передбачено цивільно-правовим договором, коли суб'єкти правовідносин добровільно обирають засіб захисту їхніх прав. Досудове врегулювання спору може мати місце також за волевиявленням кожного з учасників правовідносин і за відсутності у договорі застереження щодо такого врегулювання спору. Отже, обрання певного засобу правового захисту, у тому числі досудового врегулювання спору, є правом, а не обов'язком особи, яка добровільно, виходячи з власних інтересів, його використовує. Встановлення законом обов'язкового досудового врегулювання спору обмежує можливість реалізації права на судовий захист [7].

Конституційний Суд України вирішив, що положення ч. 2 ст. 124 Конституції щодо поширення юрисдикції судів на всі правовідносини, що виникають у державі, в аспекті конституційного звернення необхідно розуміти так, що право особи на звернення до суду за вирішенням спору не може бути обмежене законом, іншими нормативно-правовими актами. Встановлення законом або договором досудового врегулювання спору за волевиявленням суб'єктів правовідносин не є обмеженням юрисдикції судів і права на судовий захист [7].

Проблема полягає також у тому, що Монреальська конвенція 1999 р. [1] (ст. 57) не допускає жодних застережень з цього питання при ратифікації. Таким чином, Україна у 2008 р. постала перед вибором: ратифікувати, ігноруючи вищевказане рішення Конституційного Суду України, а, отже, й саму Конституцію, чи не ратифікувати, залишившись на узбіччі світового ринку авіаперевезень та в опозиції до світового правопорядку. Це не єдиний приклад, коли необережне (з точки зору наслідків) рішення Конституційного Суду ставить Україну перед подібним неоднозначним вибором.

У відповідності з вказаним Рішенням Конституційного Суду України [7] ані Цивільний процесуальний, ані Цивільний кодекс України вже не передбачають обов'язкового направлення претензії та взагалі не врегульовує порядок її пред'явлення. Ст. 136 колишнього ЦПК УРСР 1963 р. передбачала, що суддя відмовляє в прийнятті заяви у спорах, що впливають з договору перевезення, якщо заінтересована особа, яка звернулася до суду, не зверталася до транспортної організації з претензією, у випадках, передбачених законом. Дотримуючись принципу юридичної визначеності, аналогічну норму доцільно було б передбачити і в чинному ЦПК України, що сприяло б кращому розумінню пасажиром своїх прав та обов'язків. На сьогоднішній день навіть не усі дипломовані юристи, що надають юридичні послуги населенню, обізнані про існування на транспорті обов'язкового претензійного порядку, який стосується



не тільки суб'єктів господарювання, а й звичайних пасажирів. Але це суперечитиме Рішенню Конституційного Суду України [7], про що йшлося вище.

Повітряний кодекс України взагалі не регулює порядок вирішення спорів між сторонами договору повітряного перевезення. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу в розділі XXVIII «Претензії та позови» передбачають обов'язкове подання претензії під загрозою втрати права на позов, якщо перевезення міжнародне (п. 9 глави 3 [8]). Правила повітряних перевезень вантажів [9] у п. 21.1.4 містять таку саму норму, але не обмежуючись тільки міжнародними перевезеннями. Таким чином зазначені правила прямо суперечать вищевказаному Рішенню Конституційного Суду України [7].

Цікаво, що Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [8] вимагають обов'язкового подання претензії, однак практично не визначають її зміст. Взагалі, детально порядок досудового врегулювання господарського спору регламентує лише розділ 2 ГПК [10]. Проблема полягає в тому, що його положення стосуються виключно господарського спору та не поширюються на цивільний спір між пасажиром та перевізником. Відповідно до ст. 6 ГПК претензія має містити: а) повне найменування та поштові реквізити заявника претензії та підприємства, організації, яким претензія пред'являється, дату пред'явлення та номер претензії; б) обставини, на підставі яких пред'явлено претензію, докази, які підтверджують ці обставини, посилання на нормативні акти; в) вимоги заявника; г) суму претензії і її розрахунок, якщо претензія підлягає грошовій оцінці, платіжні реквізити заявника претензії; д) перелік документів, які додаються до претензії, а також інших доказів [10]. Крім претензії, слід направити винній стороні оригінали або належним чином засвідчені копії таких документів для підтвердження об'єктивності вимог. Перелік таких документів містить п. 4 глави 3 розділу XXVIII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: «До претензії мають бути додані всі необхідні документи, що підтверджують права пасажирів вимагати відшкодування залежно від того, щодо чого висувається претензія, у тому числі квиток (маршрут-квитанцію), фіскальні чеки оплати послуг, квитанція про оплату наднормового багажу, відривний талон багажної ідентифікаційної бирки, акт про неналежне перевезення багажу, довідки про затримки та інші документи, що можуть прискорити розгляд претензійних вимог. Сума претензії має бути доведена заінтересованою особою [8]».

**Висновки.** Змушені констатувати, що обов'язковий претензійний порядок вирішення спорів, що стосуються міжнародних повітряних перевезень вантажу та багажу, передбачений обома конвенціями (Варшавською 1929 р. та Монреальською 1999 р.), а також п. 9 глави 3 розділу XXVIII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу [8], суперечить офіційному тлумаченню ч. 2 ст. 124 Конституції України [3], що міститься у Рішенні Конституційного Суду України [7]. Це

означає, що керуючись ч. 2 ст. 124 Конституції України [3] українські суди при розгляді даної категорії справ не повинні відмовляти у прийнятті позовної заяви з мотивів відсутності своєчасної письмової претензії. Однак це призведе до невиконання Україною своїх міжнародних зобов'язань, що впливають з Варшавської 1929 р. та Монреальської 1999 р. конвенцій, що може мати негативні наслідки аж до міжнародної відповідальності та застосування санкцій членами ІКАО. Таким чином, необачне Рішення Конституційного Суду України 2002 р. (хоч і спрямоване на охорону фундаментального права людини на судовий захист) створило правову колізію, юридичне замкнене коло, з якого вбачається два правових виходи: або денонсувати Варшавську 1929 р. та Монреальську 1999 р. конвенції, що вкрай негативно вплине на авіаційну галузь, або внести зміни до ч. 2 ст. 124 Конституції України, прямо передбачивши там у якості спеціального винятку обов'язковий претензійний порядок вирішення даної категорії спорів, тим більше, що такий порядок об'єктивно склався в галузі перевезень (в тому числі повітряних), існує на протязі сотні років і є цілком обґрунтованим. Існує також і неправовий вихід: продовжувати і надалі ігнорувати вказану колізію, чого, на наше переконання, не можна допускати правовій державі.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, вчинена 28 травня 1999 року в м. Монреалі (Монреальська конвенція 1999 р.) // Офіційний Вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.
2. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Закон України від 17 грудня 2008 р. № 685-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 15. – Ст. 201.
3. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
4. Гук А. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень / А.Гук // Юридичний журнал. – 2007. – № 2. – С. 91–96.
5. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, укладена в Варшаві 12 жовтня 1929 р. зі змінами відповідно до глави I Гагського протоколу [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_181](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_181).
6. Тальцева Л. Коллизионные нормы в области договорных отношений международной воздушной перевозки / Л. Тальцева // Журнал российского права. – 2010. – № 8. – С. 120–126.
7. Рішення Конституційного Суду України у справі №1-2/2002 за конституційним зверненням товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий дім «Кампус Коттон Клуб» щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів) від 9 липня 2002 р. № 15-рп/2002 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 28. – Ст. 1333.
8. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу. Затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р. №735 // Офіційний Вісник України. – 2013. – № 4. – Ст. 136.
9. Правила повітряних перевезень вантажів. Затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 № 186. // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 25. – Ст. 1840.
10. Господарський процесуальний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 6 листопада 1991 р. № 1798-XII // Відомості Верховної Ради – 1992. – № 6. – Ст. 56.