

## **ОКРЕМІ ПИТАННЯ ДОКАЗУВАННЯ В СПОРАХ ПАСАЖИРІВ ДО АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ**

**Наталія Анатоліївна ФЕДОСЕНКО,**

*кандидат юридичних наук, доцент, доцент  
кафедри права гуманітарно-правового  
факультета Національного аерокосмічного  
університету ім. М. Є. Жуковського  
«Харківський авіаційний інститут»  
<https://orcid.org/0000-0002-2702-7110>  
[n.fedosenko@khai.edu](mailto:n.fedosenko@khai.edu)*

Одним із способів захисту прав і законних інтересів учасників авіаційних перевезень є відшкодування збитків, який, зазвичай, реалізується за допомогою юрисдикційної форми захисту на підставі поданого зацікавленою стороною позову про стягнення збитків до суду. Вирішення спору та отримання позивачем позитивного рішення передусім залежить від повноти використання засобів доказування, дослідження та оцінки судом наданих доказів.

Практика вказує на те, що позитивне вирішення відповідного спору, у багатьох випадках виявляється неможливим саме через недоведеність позивачем наявності підстави та всіх умов, необхідних для відшкодування збитків, що суттєво впливає на застосування цієї форми відповідальності.

Вимоги щодо доказів і доказування, зокрема у спорах про стягнення збитків, містяться в Цивільному процесуальному кодексі України (далі – ЦПК) [1], Цивільного кодексу України (далі – ЦК) [2], Закону України “Про захист прав споживачів” [3] та положення міжнародно-правових договорів, зокрема Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року, яка набрала чинності для України 06 травня 2009 року (далі – Монреальська конвенція) [4], Варшавської конвенції 1929 року [5]. Авіаційних правилах України [6], у положеннях підзаконних нормативно-правових актів, нормах міжнародних договорів, що є частиною національного законодавства.

Стаття 908 ЦК України встановлює, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Частина 2 статті 100 Повітряного кодексу України (далі – ПК) [7] визначає, що Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів, багажу, вантажу і пошти авіаперевізником, суб'єктами з наземного обслуговування, а також галузеві стандарти та нормативи якості такого обслуговування встановлюються авіаційними правилами України та мають бути однаковими для внутрішніх і для міжнародних рейсів. Авіаперевізник зобов'язаний виконувати зазначені у частині другій цієї статті правила повітряних перевезень та обслуговування

пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також галузеві стандарти та нормативи якості обслуговування. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу є спеціальним галузевим нормативно-правовим актом, який відповідає Монреальській конвенції, правилам IATA та не суперечить Цивільному кодексу України чи іншим актам цивільного законодавства. Вбачається, що посилання на Монреальську конвенцію та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу повинні бути визначальними для обґрунтування вимог пасажирів.

Відповідно до ч. 2 статті 10 ЦК, якщо у чинному міжнародному договорі України, укладеному у встановленому законом порядку, містяться інші правила, ніж ті, що встановлені відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила відповідного міжнародного договору України, аналогічні положення містяться й у ст. 19 Закону України “Про міжнародні договори України” [8]. Однак, практика показує, що юристи, які представляють інтереси пасажирів, доказовий акцент роблять на посилання до ЦК України, ПК України та Закону України “Про захист прав споживачів”.

Статтею 29 Монреальської конвенції визначено, що під час перевезення пасажирів, багажу та вантажу будь-який позов стосовно заподіяної шкоди, незалежно від його підстави, чи то на підставі цієї Конвенції, договору, у зв'язку з правопорушенням або на будь-якій іншій підставі, може бути поданий лише відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені цією Конвенцією, без шкоди для визначення кола осіб, що мають право на позов, та їхніх відповідних прав. При будь-якому такому позові штрафи, штрафні санкції чи будь-які інші виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди, не підлягають стягненню. Аналогічне положення міститься у пункті 2 глави 2 розділу XXVII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, в якому зазначено, що відповідальність перевізника за неналежне перевезення в будь-якому випадку обмежена реальними збитками, доведеними пасажиром.

Так, авіаперевізник під час організації повітряних перевезень повинен вжити заходів для доведення до відома споживачів через інформаційно-рекламні засоби, у тому числі автоматизовані системи бронювання, інформації щодо повітряних ліній і розкладу польотів повітряних суден, тарифів на перевезення пасажирів, багажу, повітряним транспортом, а також про умови обслуговування пасажирів (ч.7 ст.100 ПК України). Авіаперевізник зобов'язаний оприлюднити розклад регулярних рейсів. Авіаперевізник, який розміщує дані в автоматизованій системі бронювання, повинен гарантувати, що розміщена ним чи подана для розміщення в інших автоматизованих системах бронювання інформація є точною, достовірною та вичерпною. В свою чергу, ефективність доказування прав пасажира на компенсацію залежить від його обізнаності та усвідомлення умов договору з авіаперевізником, та іншої документації, яка забезпечує його повітряне перевезення; умови надання послуги перевезення, час вильоту, розклад польоту, підстави та час для пред'явлення претензій тощо.

Механізм вирішення спорів між пасажиром та авіаперевізником, як вже згадувалось, перш за все визначається Монреальською конвенцією. Позов може пред'являтися позивачем лише на умовах та в межах обсягів, передбачених конвенцією. Для того, щоб притягнути авіаперевізника до

відповідальності, позивач повинен, в першу чергу, зробити своєчасне заперечення, оскільки наприклад, прийняття багажу без заперечень означає, що багаж вважається доставленим належним чином згідно з умовами договору. Тобто, якщо не буде заявлено своєчасних заперечень, то при розгляді спору будуть виходити з презумпції належного виконання авіаперевізником зобов'язання, і тоді позивачеві потрібно буде доводити зворотне. Конвенція передбачає, що таке заперечення повинно обов'язково бути пред'явлено у письмовій формі [4].

Традиційно проблеми доказування у цивільному судочинстві розглядаються через призму вимог принципу змагальності. Принцип відповідальності перевізника за вину сформульований саме у Варшавській і Монреальській Конвенціях [4; 5]. В силу ст. 20 відповідних Конвенцій перевізник звільняється від відповідальності, якщо ним буде доказано, що він та його агенти прийняли всі необхідні заходи для того, щоб запобігти заподіяння шкоди, або для них було неможливим прийняти такі заходи. Ці принципи виражені у текстах Варшавської і Монреальської Конвенцій [4; 5] є загально визнаними, та мають значення для процедури доказування у спорах пасажирів до авіаперевізників. Отже, тягар доказування правомірності дій авіаперевізника або неправомірності дій пасажира покладається саме на перевізника. Але у нашій національній правовій системі положення ст. 81 ЦПК відбивають приватноправові засади змагальності цивільного процесу, відповідно до чого тягар доказування цілком покладається на сторони. У такому контексті зазначений обов'язок із доказування характеризується специфічністю та виникає тоді, коли особа реалізує своє право на судовий захист, та займає активну позицію в цьому процесі.

Серед типових порушень прав пасажирів вагоме місце займає затримка або скасування рейсу. Компенсації пасажирам у разі затримки рейсу Правилами не передбачені. Разом з тим, в главі 5 розділу 27 Правила закріплюють, що відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів будь-яких рейсів, обмежується сумою 5346 СПЗ стосовно кожного пасажира [6]. Тому, необхідно також звернути увагу пасажирів на належне документальне підтвердження завданих збитків таких як: реальні збитків та упущена вигода (ч. 2 ст. 22 ЦК) [2], наприклад втрата вартості квитка на інший рейс, якщо планувалась пересадка, на який пасажир запізнився через затримку рейсу, туристичну путівку з оплаченим готелем та екскурсіями тощо. Як свідчить наша судова практика, суди беруть це до уваги і призначають суму компенсації, яка покриває всі документально підтверджені витрати.

Погодимося з позицією науковців, що національне законодавство у сфері правового регулювання перевезень пасажирів повітряним транспортом орієнтоване на поглиблену інтеграцію з правом ЄС та міжнародним законодавством у сфері діяльності цивільної авіації, що спеціалізується на перевезенні пасажирів [9, с. 178]. Але є приклади судової практики, коли суди виходили із того, що Монреальська конвенція хоча і застосовується до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, багажу або вантажу, яке здійснюється повітряним судном за винагороду або безоплатно, однак не має підстав її застосовувати до правовідносин щодо міжнародного перевезення

пасажирів, коли ці правовідносини припинились з моменту звернення позивача із заявою про відмову від авіап перевезення та повернення грошових коштів за придбані квитки. З моменту звернення позивача із заявою про повернення коштів за авіаквитки до початку такого польоту відбулося розірвання договору перевезення, а правовідносини трансформувались у зобов'язальні, відповідно, у відповідача виник обов'язок повернути сплачені кошти [10].

За підсумками викладеної проблематики вбачається, що чинне законодавство приділяє значну увагу правам пасажирів на компенсацію. Міжнародне повітряне право спрямоване на захист юридичних прав пасажирів та законодавчо встановлює межі відповідальності авіап перевізника за заподіяну шкоду згідно з договором повітряного перевезення. У справах пасажирів проти перевізників значну роль відіграє процесуальне законодавство, та визначає обсяг прав та обов'язків у тягарі доказування у спорах пасажирів з авіап перевізниками.

### **Список використаних джерел:**

1. Цивільний процесуальний кодекс України. Кодекс від 18.03.2004 № 1618-IV / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text> (дата звернення 18.02.2023).
2. Цивільний кодекс України. Кодекс від від 16.01.2003 № 435-IV / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 18.02.2023).
3. Про захист прав споживачів. Закон України від 12.05.1991 № 1023-XII / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text> (дата звернення 18.02.2023).
4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Конвенція від 28.05.1999 / Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення 18.02.2023)
5. Варшавська конвенція 1929 року. Конвенція від 12.10.1929. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення 18.02.2023)
6. Про затвердження Авіаційних правил України “Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу”. Наказ від 26.11.2018 № 1239 / Державіаслужба України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення 18.02.2023)
7. Повітряний кодекс України. Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 18.02.2023).
8. Про міжнародні договори. Закон від 29.06.2004 № 1906-IV / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text> (дата звернення 18.02.2023).
9. Абрикосов Д. Проблемні питання та перспективи удосконалення законодавства щодо захисту прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом. *European political and law discourse*. Volume 8. Issue 3. 2021. С. 178- 184.
10. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Першої судової палати Касаційного цивільного суду по справі № 761/36162/16-ц від 12.04.2022. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103986095> (дата звернення 18.02.2023).