

Міністерство освіти і науки України  
Національний університет «Києво-Могилянська Академія»  
Факультет правничих наук  
Кафедра приватного права

## Магістерська робота

освітній ступінь – магістр

на тему: **«ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ПАСАЖИРІВ»**  
**«LEGAL REGULATION OF AIR CARRIAGE OF PASSENGERS»**

Виконала: студентка 2-го року навчання  
Спеціальності  
081 Право

Терещенко Марія Ігорівна

Керівник  
Посполітак Володимир Володимирович  
кандидат юридичних наук, доцент

Рецензент: \_\_\_\_\_  
(прізвище та ініціали)

Магістерська робота захищена з  
оцінкою \_\_\_\_\_  
Секретар ЕК \_\_\_\_\_  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 р.

Київ – 2021

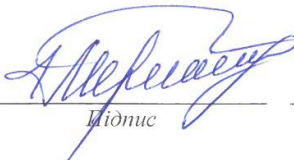


**Декларація  
академічної доброчесності  
студента/ студентки НаУКМА**

Я Терещенко Марія Корівна,  
студент(ка) 2 року навчання факультету правничих наук,  
спеціальність право,  
адреса електронної пошти m.tereschenko@ukma.edu.ua

- підтверджую, що написана мною кваліфікаційна/магістерська робота на тему  
«Правове регулювання повітряних  
перевезень пасажирів»  
відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень,  
передбачених пунктами 3.1.1-3.1.6 Положення про академічну доброчесність  
здобувачів НаУКМА від 07.03.2018 року, зі змістом якого ознайомлений/  
ознайоmlена;
- підтверджую, що надана мною електронна версія роботи є остаточною і  
готовою до перевірки;
- згоден/ згодна на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям  
академічної доброчесності, у будь-який спосіб, у тому числі порівняння  
змісту роботи та формування звіту подібності за допомогою електронної  
системи Unicheck.
- даю згоду на архівування моєї роботи в репозитаріях та базах даних  
університету для порівняння цієї та майбутніх робіт.

11.05.2021  
Дата

  
Підпис

Терещенко М. К.  
Прізвище, ініціали

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИК СКОРОЧЕНЬ .....</b>	<b>4</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>6</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ.....</b>	<b>11</b>
1.1. Розвиток міжнародних договорів у сфері повітряних перевезень .....	11
1.2. Застосування законодавства про захист прав споживачів та національного законодавства щодо міжнародних повітряних перевезень .....	22
<b>РОЗДІЛ 2. ОБОВ'ЯЗКИ ПАСАЖИРІВ ТА АВІАКОМПАНІЇ У СВІТЛІ АДМІНІСТРАТИВНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ.....</b>	<b>30</b>
2.1. Перевірка перевізником документів пасажирів у міжнародних перевезеннях: право чи обов'язок .....	30
2.2 Документи, які дають право на перевезення .....	32
<b>РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКІВ: ПІДСТАВИ ЗАСТОСУВАННЯ ТА ЗВІЛЬНЕННЯ .....</b>	<b>41</b>
3.1 Загальні підстави відповідальності перевізника перед пасажиром .....	41
3.2 Поняття посадки та висадки.....	44
3.3. Визначення поняття «accident» (подія) як підстави притягнення перевізника до відповідальності .....	48
3.4 Обмеження відповідальності перевізника у випадку завдання шкоди, що спричинила загибель або тілесне ушкодження.....	52
3.5 Відшкодування моральної шкоди у світі: наукові погляди та судова практика ..	56
3.6. Еволюція української судової практики щодо відшкодування моральної шкоди .....	60
<b>РОЗДІЛ 4. ПІДСУДНІСТЬ СПРАВ ПРОТИ ПЕРЕВІЗНИКІВ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ .....</b>	<b>66</b>
4.1. Юрисдикційні правила, встановлені Монреальською конвенцією .....	66

4.2 Правила підсудності щодо справ проти перевізників, встановлені українським законодавством .....	70
4.3. Проблема кумулятивного застосування Монреальської конвенції та Цивільного процесуального кодексу України .....	72
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>77</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>81</b>

## ПЕРЕЛІК УМОВНИК СКОРОЧЕНЬ

Конвенція, Монреальська конвенція	Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999
Варшавська конвенція	Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року
Правила повітряних перевезень	Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» затверджені наказом ДАСУ №1239 від 26.11.2018
ПК України	Повітряний кодекс України
ЦПК України	Цивільний процесуальний кодекс України
ВССУ	Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ
ЦК України	Цивільний кодекс України

Державіаслужба України

Державна авіаційна служба України

СПЗ

Спеціальні права запозичення

ЄС

Європейський Союз

ІКАО

Міжнародна організація цивільної  
авіації

## ВСТУП

До пандемії коронавірусу COVID-19 у світі, зокрема і в Україні, спостерігався значний розвиток авіаційної сфери, з'являлася все більша кількість авіакомпаній, розширювалася карта маршрутів, конкуренція за пасажирів збільшувалася. За даними Державіаслужби України у 2019 році пасажиропотік українських аеропортів досяг рекордно високої цифри – 24 мільйони осіб [1]. Проте чим більше перевезень, тим більше скасованих рейсів, відмов у перевезенні, а відповідно – незадоволених пасажирів, які вважають свої права порушеними. Незважаючи на це, за захистом своїх прав до суду звертається незначна кількість пасажирів, тому в Україні, на жаль, ще не виробилася значна судова практика з питань, що стосуються повітряних перевезень, навіть щодо ідентичних позовів.

Існуюча судова практика щодо порушень прав пасажирів авіакомпанією є доволі суперечливою. Українські суди часто застосовують неправильне матеріальне законодавство до правовідносин, що склалися між пасажиром та перевізником. Будь-які узагальнення судів, які б регулювали сферу повітряних перевезень в Україні, відсутні. Висновки судів щодо деяких аспектів відносин, що складаються між перевізниками та пасажиром, можна знайти в окремих рішеннях Верховного Суду. Проте нерідко виникають ситуації, коли суд першої чи апеляційної ситуації надав набагато якіснішу правову оцінку обставинам, що склалися. Такі справи будуть досліджені в цій кваліфікаційній роботі.

Навіть одні й ті ж самі суди, але в різних складах, розглядаючи аналогічні справи, часто вирішують їх по-різному, в одному випадку визнаючи, що дії авіакомпанії були правомірними, а в іншому навпаки – констатують порушення прав пасажирів. У цій кваліфікаційній роботі буде представлено такі справи, проаналізовано їх та вказано на можливі шляхи вирішення протиріч.

Отже, *актуальність дослідження* зумовлена необхідністю комплексної наукової і практичної розробки підходу до вирішення протиріч, які виникають під час обрання

законодавства, що підлягає застосуванню до правовідносин повітряних перевезень пасажирів, дослідження проблемних питань відповідальності перевізника, а також питань, пов'язаних із позовами пасажирів до авіакомпаній щодо неналежного виконання договору повітряного перевезення, зокрема щодо відшкодування моральної шкоди пасажирам та відповідальності перевізника у випадку завдання пасажиру тілесних ушкоджень.

У цій кваліфікаційній роботі буде досліджено розвиток регулювання міжнародних повітряних перевезень, положення Варшавської конвенції, Гвадалахарської конвенції, Гватемальського протоколу та так званих Монреальських протоколів та, звичайно, Монреальської конвенції. У світлі розвитку сфери повітряних перевезень дослідженню також підлягають недоліки Варшавської системи та необхідність прийняття Монреальської конвенції як нового міжнародного акту, який би консолідував всі досягнення Варшавської системи і врахував би вимоги сучасності. Для розуміння еволюції судової практики порівнянню підлягають тексти двох Конвенцій та встановлення відмінностей. Незважаючи на позитивні відгуки щодо тексту Монреальської конвенції, буде проаналізовано і встановлено недоліки цієї Конвенції, які будуть розкриті та розглянуті через призму практичного застосування, зокрема судової практики.

Незважаючи на те, що Монреальська конвенція була визнана доволі прогресивним документом, у світовій практиці все ще немає єдиного підходу щодо відшкодування моральної шкоди пасажирам у разі відсутності отриманих тілесних ушкоджень.

В Україні, на відміну від США, відсутня така база судових рішень в авіаційних справах, і така кількість наукових напрацювань, зокрема і з цього питання. У той час, коли американська судова практика еволюціонує, змінює підходи до певних питань, відходить від висновків, надаючи обґрунтування, українська судова практика лише формується. Проте незважаючи на це, і в українській судовій практиці вже встигли сформуватися певні протиріччя, які здійснюють значний вплив на правозастосування.



Тому під час дослідження застосування Монреальської та Варшавської конвенції для надання визначенням певним поняттям та розуміння, яким чином повинні функціонувати інструменти, передбачені Конвенцією, буде досліджена практика американських судів, зокрема Верховного Суду США, та деякі справи Європейського Суду.

Актуальність роботи зумовлена також необхідністю дослідження доктринальних положень, що стосуються регулювання міжнародних повітряних перевезень, зокрема напрацювань українських науковців. Проте кваліфікаційна робота буде базуватись та консолідувати напрацювання здебільшого іноземних вчених та практиків, оскільки, на жаль, в Україні існує доволі невелика кількість наукових робіт у цій сфері. У той час, коли в світі вже близько ста років існує спеціалізоване видання «*Journal of Air Law and Commerce*», якісні статті, монографії українською мовою практично відсутні. Загалом, якісна аналітична література доступна у вигляді коментарів практикуючих українських юристів для різних, зокрема і міжнародних видань, наприклад для «*Kyiv Post*», «Юридична газета», «Українська правда» та навіть «*Washington Post*».

Метою дослідження є систематизований аналіз правового регулювання міжнародних повітряних перевезень, зокрема законодавства, в тому числі міжнародного, що регулює відносини між пасажиром та авіакомпанією, аналіз підстав відповідальності перевізника, її еволюції, аналіз судової практики українських та іноземних судів, а також надання пропозицій щодо уніфікації підходу до вирішення справ за позовами пасажирів проти перевізників. Відповідно до мети були поставлені такі завдання:

- проаналізувати законодавство, що застосовується до міжнародних повітряних перевезень;
- проаналізувати Варшавську та Монреальську конвенції як основні міжнародно-правові акти, які регулюють повітряні перевезення;
- проаналізувати розвиток міжнародно-правових норм, які регулюють міжнародні правові перевезення;

- визначити документи, що дають право на перевезення пасажирів;
- визначити обсяг відшкодування пасажирів у випадку порушення перевізником договору на повітряне перевезення;
- проаналізувати законність відшкодування пасажирів моральної шкоди у випадку неналежного перевезення;
- проаналізувати проблемні питання відповідальності перевізника у випадку завдання пасажирів тілесної шкоди;
- визначити обов'язки пасажирів за договором повітряного перевезення в контексті адміністративних формальностей;
- визначити підсудність справ за позовами пасажирів проти іноземних авіаперевізників щодо порушення договору міжнародного повітряного перевезення;

*Об'єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають під час здійснення міжнародного повітряного перевезення пасажирів, включаючи відмови в перевезенні, завдання пасажирів тілесної шкоди та подання позовів пасажирів до перевізника щодо порушення умов договору повітряного перевезення або неналежного перевезення.

*Предметом дослідження* є аналіз правил, що регулюють здійснення як внутрішніх, так і міжнародних повітряних перевезень пасажирів, дослідження судової практики, що склалась під час застосування таких правил.

Теоретичну основу складають наукові роботи Гука А.Р., Цірат Г.В., М. Кларка, М. Каннінгема, І. Конінг, М. Мільде, М. Пірсона, Р. Бартша.

Виходячи з особливостей мети та поставлених завдань, нами були застосовані такі *методи*:

- *синтезу та аналізу* – аналіз міжнародного та українського законодавства, аналіз судових рішень;
- *герменевтичний* – тлумачення понять, що стосуються договору повітряного перевезення, зокрема розмежування понять «квиток», «бронювання» тощо.

- *статистичний* – для вивчення динаміки подання позовів проти авіаперевізників щодо порушення договору повітряного перевезення;
- *логіко-граматичний* – для встановлення змісту нормативно-правових понять;
- *системно-структурний* – для з'ясування внутрішніх зв'язків і залежностей при дослідженні механізму виконання договору повітряного перевезення та подання позовів проти перевізників;
- *формально-логічний* – для розмежування та формулювання понять;

## **РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ**

### **1.1. Розвиток міжнародних договорів у сфері повітряних перевезень**

Найбільш відомими нормативно-правовими актами, що регулюють повітряні перевезення є Варшавська, прийнята у 1929 році, та Монреальська конвенція, прийнята у 1999 році. Розвиток цивільної авіації після Першої світової війни поставив нові виклики перед суспільством: яким чином врегулювати відповідальність перевізників перед пасажирами так, щоб забезпечити баланс між інтересами доволі вразливої на той час сфери цивільної авіації та пасажирів. Французький уряд намагався встановити національні правила відповідальності перевізників, проте усвідомивши, наскільки складним є питання, скільки є залучених іноземних елементів, ініціював Першу міжнародну конференцію з авіаційного права у 1925 році [2, с.1]. Як наслідок, прийняття Варшавської конвенції не лише сприяло уніфікації підстав та правил відповідальності перевізників, було встановлено єдині види проїзних документів: квиток, багажна квитанція та повітряно-перевізний документ (фактично є авіанакладною) та обов'язкові реквізити цих документів [3]. Проте як показала практика пізніше, ці документи були занадто формалізованими, що в майбутньому стало перепорою для складання перевізних документів в електронній формі [4, с.326].

Важливим для авіаційної галузі є те, що в статті 28 Варшавської конвенції встановлено територіальну юрисдикцію для подання позовів проти перевізників [3]. Стаття 29 передбачила позовну давність у 2 роки [3], яка до речі, менша, ніж передбачено українським законодавством, для звернення із позовами проти перевізників.

Вважається, що Варшавська конвенція, маючи на меті захистити перевізників від напливу необґрунтованих позовів пасажирів, встановила режим певної ексклюзивності: після прийняття конвенції будь-який позов до перевізника повинен бути поданий саме відповідно до конвенції, а не національного законодавства [5, с.3].

Проте незважаючи на намагання творців Варшавської конвенції уніфікувати певні правила у сфері міжнародних повітряних перевезень та забезпечити єдиний підхід для пасажирів та перевізників як в США, так і Європі, положення конвенції викликали обурення та протест серед представників США. Зокрема, в той час у США можна було отримати мільйонну компенсацію від перевізника, в той час як Варшавська конвенція обмежувала відповідальність авіакомпанії 8 300 доларами США. Вважаючи таку суму занадто малою цінністю людського життя, беручи до уваги всі ризики, які несе пасажир під час подорожей закордон літаками, з метою стимулювання міжнародної спільноти переглянути межі відповідальності, США навіть погрожували денонсувати Варшавську конвенцію [6, с.285].

Тому, логічно, що вже після Другої Світової Війни Варшавська конвенція більше не задовольняла потреби суспільства і виникла потреба змін. Конференція не бажала приймати нову конвенцію, натомість вирішила ухвалити протокол, який би додавав нові положення до Варшавської конвенції та деякі видаляв. Таким чином, з'явився так званий Гаазький протокол 1955 року, а Варшавська конвенція перестала існувати окремо – вона тепер розглядалася як Варшавська конвенція із змінами, внесеними Гаазьким протоколом 1955 року [3]. Одна з основних змін, внесеним Гаазьким протоколом, – розширення меж відповідальності перевізника до 250 000 франків [7]. Межі відповідальності, встановлені Варшавською конвенцією, у розмірі 125 000 франків щодо кожного пасажирів через інфляцію швидко довели свою неефективність [5, с.5]. Незважаючи на те, що американська делегація пропонувала збільшити межі відповідальності перевізника до 25 000 доларів США, більшість делегації із країн, що розвиваються, визнали таку межу відповідальності надмірною [2, с.7].

Проте Гаазький протокол вніс зміни і в інші положення Варшавської конвенції, хоча вони були не настільки значними, як питання відповідальності. Протоколом намагалися поточнити положення Конвенції, які з часом втратили актуальність і стали практично незастосовними, зокрема щодо спрощення документообігу [7]. Заслуговує уваги і питання вини перевізника, яке вимагало негайного роз'яснення, оскільки поняття «умисний проступок» як підстава для збільшення відповідальності перевізника, яке використовувалося у Варшавській конвенції, було занадто широким для тлумачення і не могло забезпечити уніфікованого підходу в судовій практиці. Саме після прийняття Протоколу положення про «умисний проступок» були замінені на дії перевізника або агента з умислом завдати шкоду пасажиру або вчинення певних дій із усвідомленням можливості завдання шкоди пасажиру [4, с. 331].

Складнощі, які існують із застосуванням Протоколу пов'язані з тим, що існують країни, які окремо ратифікували лише Варшавську конвенцію або окремо Варшавську конвенцію зі змінами, внесеними Гаазьким протоколом. Оскільки це два окремі документи, які існують незалежно один від одного, то існує дилема щодо того, який документ застосовувати як спільний для двох держав [4, с. 331].

Наступним кроком у розвитку міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень стало прийняття у 1961 році Конвенції, додаткової до Варшавської конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором, так званої Гвадалахарської конвенції. Гвадалахарська конвенція стала певною відповіддю на нові моделі взаємовідносин між перевізниками, зокрема на ситуації, коли пасажир укладає договір повітряного перевезення з однією авіакомпанією, проте на практиці перевезення здійснює інша авіакомпанія на підставі договору. У такій ситуації врегулювання відносин між пасажиром та перевізниками, з якими було укладено договір, виявилось недостатнім, оскільки наявність третього учасника поставила нові виклики перед пасажиром: хто відповідальний за шкоду, яку пасажир зазнав під час

здійснення польоту, до якого перевізника звертатися з позовом про неналежне перевезення тощо.

Ця конвенція розмежувала та надала визначення таким поняттям як «фактичний перевізник» та «перевізник за договором», врегулювала відносини між фактичним перевізником і перевізником за договором, зокрема їхні відносини з агентами та відповідальність перед пасажиром. У контексті правозастосування цікавою є стаття 7 Гвадалахарської конвенції, яка передбачає, що позов, що стосується повітряного перевезення, що виконується фактичним перевізником може бути поданий за вибором позивача до фактичного перевізника, перевізника за договором чи обох разом або окремо [8]. Вважаємо, таким чином було забезпечено права пасажирів захистити свої права, подавши позов до будь-якого перевізника, оскільки фактичний перевізник та перевізник за договором можуть бути зареєстровані в різних державах і такий підхід дозволить пасажирів захистити його права в країні проживання, та прискорити процес, уникнувши іноземного елемента у справі.

Як суть Гвадалахарської конвенції дослідники називають простий механізм розширення застосовності Варшавської конвенції та Конвенції зі змінами, внесеної Гаазьким протоколом, до перевізників за договором і обов'язкового застосування положень Варшавської конвенції до фактичних перевізників [4, с. 333].

Запровадивши такі правила, Конвенція фактично *«відповіла на нові комерційні угоди в цивільній авіації, такі як лізинг, угоди про чартерні перевезення, договори код-шер та інтерлайн, та урівняла права, доступні фактичному перевізнику, із правами, що мав перевізник за договором згідно із Варшавською конвенцією»*<sup>1</sup> [9, с.201].

Наступним документом, яким намагалися внести зміни до Варшавської конвенції, став Гватемальський протокол 1971 року. Цим протоколом було знову збільшено відповідальність перевізника – приблизно в 6 разів – до 1 500 000 франків, що на той становило близько 100 000 доларів. Серед інших значних змін у сфері

---

<sup>1</sup> Тут і надалі переклад мій, якщо не зазначено інше.

регулювання міжнародних повітряних перевезень – встановлення можливості заміни паперового квитка будь-яким іншим документом в будь-якому іншому вигляді, який міститиме необхідні реквізити [10]. Заслуговує уваги також формулювання статті 17 протоколу, що стосується відповідальності перевізника, в якій підстава відповідальності – «випадок» (англійською мовою – «accident») замінено на «подію» (англійською мовою – «event»), що фактично може вважатися розширенням меж відповідальності перевізника [11, с.181]

Дослідники зауважують ще один недолік: компенсаційна система Гватемальського протоколу, як і всієї Варшавської системи базувалася на французьких франках – валюті, яка вже на той час застаріла [9, с.202].

Хоча сам протокол називають поступками США та задоволення їхніх вимог, оскільки вимоги про страхування та п'яту юрисдикцію були враховані. Проте інші країни висунули свої припущення та занепокоєння щодо преференційного режиму для американських громадян, які б могли майже завжди звертатися із позовами в суди США, вже на той час відомі своїми надмірними компенсаціями на користь споживачів [4, с. 336].

У зв'язку з цим багато країн, включаючи США, не ратифікували цей протокол. Торі Вейганд із посиланням на Ніколаса Матте зазначає, що адміністрація президента Ніксона ніколи навіть не пропонувала його на розгляд Сенату через прив'язку компенсації до франка і це призвело до того, що Гватемальський протокол так і не набрав чинності, оскільки не був ратифікований мінімум 30 країнами, як це передбачено самим Протоколом [11, с.181].

Проте не можна применшувати досягнення Гватемальського протоколу. Намагаючись забезпечити нові потреби як перевізників, так і пасажирів, протокол передбачив можливість *«замінити пасажирський квиток на будь-який інший засіб, що в свою чергу дало можливість електронної обробки даних»* [4, с. 335]. Трохи більше, ніж через десятиліття світ побачить глобальні дистриб'юторські системи бронювання авіаквитків Galileo та Amadeus, які дозволять тисячам агентам



здійснювати бронювання квитків на рейси різних авіакомпаній, тому перехід до електронного документообігу був одним із надважливих питань.

Така ситуація ще більше ускладнила створення єдиної уніфікованої системи правил для регулювання міжнародних повітряних перевезень. Проте розвиток цивільної авіації, зокрема і збільшення кількості трансатлантичних рейсів, підштовхував світову спільноту до реагування. І результатом цього стали чотири Монреальські протоколи до Варшавської конвенції, датовані 1975 роком, хоча згідно з інформацією з офіційного веб-сайту ІКАО перші два протоколи набрали чинності лише у 1996 році, а Протокол №3 взагалі так і не набрав чинності у зв'язку з відсутністю необхідних мінімум 30 ратифікацій [12]. Першим протоколом внесено значні зміни до Варшавської конвенції, зокрема докорінно змінено компенсаційну систему. Протоколом №1 було скасовано компенсацію пасажирів у франках, і створено нову одиницю для розрахунку виплат – спеціальні права запозичення, розмір яких визначається Міжнародним валютним фондом [13]. Протокол №2 удвічі збільшив межі відповідальності перевізника, передбачені Протоколом №1 – із 8300 СПЗ до 16 600 СПЗ [14]. Протокол №3 ще більше розширив межі відповідальності перевізника – до 100 000 СПЗ [15].

Проте американські дослідники називають ці протоколи ще однією невдалою спробою внести зміни до Варшавської конвенції, посиляючись на те, що вони ніколи не були ратифіковані США [16, с.157]. Варто зауважити, що США завжди виступали за збільшення суми, в межах якої перевізник повинен нести відповідальність. Проте досягненням цих Протоколів є представлення СПЗ замість франків для встановлення розмірів компенсації пасажирів і вважається, що таким чином було виправлено недоліки Варшавської конвенції, яка не враховувала впливу інфляції [11, с.181].

Протокол №4 до Варшавської конвенції регулює здебільшого вантажні перевезення, що не є предметом цього дослідження. Проте в контексті повітряного перевезення пасажирів цим Протоколом було внесено зміни щодо того, коли обмеження відповідальності перевізника, встановлені ст.22 Варшавської конвенції, не

застосовуються. Протокол №4 передбачає, що перевізник не має права скористатися цими обмеженнями у випадку, що шкода була завдана пасажиру діями або бездіяльністю, якщо вони були вчинені з наміром заподіяти шкоду або необдуманно та з усвідомленням того, що шкода, можливо, може бути спричинена [17]. Згідно з попередньою редакцією Варшавської конвенції розширення відповідальності перевізника було можливе лише у випадку спричинення шкоди, що була завдана умисним порушенням.

У 1999 році більш вдалою спробою уніфікувати правила міжнародних повітряних перевезень стало прийняття Монреальської Конвенції. Згідно з інформацією з офіційного веб-сайту ІКАО чинності вона набрала у 2003 році, на даний час її ратифікувало 137 країн, тому вона може вважатися документом, який дійсно уніфікував основні правила міжнародних повітряних перевезень, забезпечивши однакове регулювання та обмеження суми відповідальності для перевізників на усіх континентах [18]. Україна приєдналася до Монреальської конвенції лише у 2009 році [19].

Загалом, текст Варшавської і Монреальської конвенції певним чином схожий, проте деякі відмінності є настільки значимими, що в літературі вживається таке поняття як «Варшавська система», що дозволяє цілком відокремити Варшавську конвенцію від Монреальської [20, с.1156].

По-перше, офіційний текст Монреальської конвенції був викладений не лише французькою, а декількома мовами, в тому числі англійською. Це означає, що суди більше не будуть змушені вирішувати неясності та інші питання, що ґрунтуються на тлумаченні, посилаючись на французькі словники [9, с.29].

По-друге, окрім того, що Монреальська конвенція врахувала всі досягнення Варшавської системи, вона містить нові положення та стандарти, серед яких неможливість виключити обмежити свою відповідальність за шкоду у вигляді загибелі чи тілесного ушкодження пасажирів сумою, меншою, ніж 100 000 СПЗ [21, 2,

с.18]. Проте Скотт Гамільтон та Сара Нільсон стверджують, що *«навіть ця сума не є значною сумою коштів у сучасному світі»* [22, с.216].

По-третє, Конвенцією було запроваджено так звану п'яту юрисдикцію для звернення до суду, а саме право стосовно шкоди, заподіяної в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів, подати позов про відповідальність у країні основного та постійного місця проживання із дотриманням певних вимог [21]. Дослідниками та експертами було надано позитивну оцінку таким змінам, оскільки такий підхід може забезпечити більш рівні умови для пасажирів під час судового вирішення спорів. Зокрема, наголошується, що після прийняття такої редакції статті 30 Монреальської конвенції, пасажирів буде простіше подавати позови до судів своїх країн, де вони мають певне уявлення про судову систему та процес загалом [23, с.87].

Певною інновацією стало і включення статті 50 в Монреальської конвенції, яка передбачає обов'язок перевізника забезпечити належне страхування своєї відповідальності. Професор Майкл Мільде зазначає, що *«хоча конвенція не дає визначення поняттю «належне страхування», на практиці експлуатанти великого флоту мають страхове покриття на суму більше 1 мільярда доларів США»* [2, с.19].

Серед недоліків Монреальської конвенції виділяють наступні: ненадання визначення поняттю «випадок», що буде далі проаналізовано в цьому дослідженні, розширення меж п'ятої юрисдикції лише щодо випадків заподіяння шкоди або смерті пасажирів, не включивши більш часті випадки затримання багажу або вантажу, а також формулювання підстави відповідальності як «bodily injury», замість «personal injury», яке вживалося в Гватемальському протоколі, що створює неоднозначність щодо того, чи включаються в поняття «bodily injury» моральна шкода та випадки посттравматичного синдрому [2, с.20]. Практика відшкодування моральної шкоди згідно з Монреальською та Варшавською конвенціями також буде досліджена в цій роботі.

Як Варшавська, так і Монреальська конвенції застосовуються до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, багажу і вантажу, що здійснюється за плату за

допомогою повітряного судна [3]. «Міжнародним перевезенням», в розумінні Варшавської Конвенції, називається будь-яке перевезення, при якому, згідно з визначенням Сторін, місце відправлення і місце призначення, незалежно від того, є чи немає перерви у перевезенні або перевантаження, розташовані або на території двох Високих Договірних сторін, або на території однієї і тієї ж Високої Договірної Сторони, якщо зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є Високою договірною стороною [3]. Це визначення стало основним і базовим для відокремлення внутрішніх перевезень від міжнародних, що є дуже важливим в контексті застосування до відносин між пасажиром та перевізником норм міжнародних конвенцій, які часто є більш вигідними для перевізника, оскільки встановлюють спеціальну позовну давність для звернення із позовами, обмежують відповідальність перевізників та навіть визначають юрисдикцію для вирішення спорів.

Монреальська конвенція пропонує дуже схоже визначення, додаючи лише, що зупинка, передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-стороною, має бути погоджена. Тому вважається, що якщо зупинка була незапланованою чи такою, що не зазначена в перевізних документах, існує висока вірогідність визнання такого перевезення внутрішнім, а не міжнародним [24, с.59].

Проте не завжди так легко визначити, чи є перевезення міжнародним, чи ні. Зокрема експерти зазначають, що у випадку перельоту із однієї точки США до іншої над територією Канади не робить таке перевезення міжнародним, так само як і здійснення позапланової зупинки, включаючи екстрену посадку в Канаді [22, с.211]. *«Проте пасажир, який летів із Сан-Дієго до Анкориджа (Аляска) із запланованою зупинкою у Ванкувері, Канада, вважався би міжнародним пасажиром. Пасажир, який придбав квиток із Сан-Дієго до Ванкувера "або з Ванкувера до Анкориджа, також буде міжнародним пасажиром»* [22, с.212].

Проте постає питання, як співвідносяться Варшавська та Монреальська конвенції після набрання чинності останньою. Укладачі Монреальської конвенції передбачили

це питання, саме тому в ст.55 зазначено, що її норми мають переважну силу, над будь-якими нормами, що застосовуються до міжнародного повітряного перевезення між державами-сторонами Конвенції внаслідок спільної участі цих держав у Варшавській конвенції, Гаазькому протоколі, Гвадалахарській конвенції, Гватемальському протоколі та Монреальських протоколах або у межах території будь-якої окремої держави-сторони цієї Конвенції внаслідок участі цієї держави в одному або кількох документах, згаданих вище [21].

Дженніфер Маккей наголошує на обмеженому превалюванні Монреальської конвенції, оскільки вона має переважну силу над попередніми документами у сфері повітряних перевезень лише в тих країнах, які її ратифікували. Якщо ж країна ратифікувала Варшавську конвенцію, проте не ратифікувала Монреальську, вона не буде застосовуватися до перевезень з та до цієї країни [23, с.88]. Саме тому Варшавська система продовжує існувати та застосовується у випадках, коли сторони не ратифікували Монреальську конвенцію [25, с.2].

Проте необхідно зважати, що до внутрішніх повітряних перевезень жодна з конвенцій не застосовується, оскільки таке перевезення не задовольняє критерій «міжнародності», а отже і ліміти відповідальності, передбачені конвенціями не застосовуються. Незважаючи на це, Правила повітряних перевезень передбачають ліміти відповідальності, ідентичні Монреальській конвенції [26]. На нашу думку, це зроблено з метою уніфікації правил відповідальності перевізників та гармонізації законодавства.

Окрім загальносвітових інструментів регулювання повітряних перевезень існують також і регіональні. Їхня кількість невелика, оскільки вони повинні передбачати «значний рівень інтеграції» [27, с.101], а саме відповідності Монреальській конвенції та можливості регулювати повітряні перевезення на регіональному рівні без створення суперечностей. Вдалим прикладом регулювання повітряних перевезень на регіональному рівні є Європейський Союз. Зокрема, Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення

загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажиром у разі відмови в посадці, скасуванні або тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄЕС) N 295/91» запровадив єдині права пасажирів та розміри компенсацій у випадку скасування, затримки та відмови в посадці на літак, таким чином гармонізувавши правила, які діяли в різних країнах та різних перевізників [28].

Суд Європейського Союзу неодноразово аналізував, який з нормативно-правових актів: Монреальська конвенція чи Регламент (ЄС) № 261/2004, має переважну силу. У справі *Air Baltic Corporation AS v Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba* суд визнав, що Монреальська конвенція становить невід'ємну частину законодавства Європейського Союзу з дати набрання нею чинності, наголосивши, що Суд уповноважений постановляти попереднє рішення щодо її тлумачення [29].

У справі *Emirates Airlines — Direktion für Deutschland v Diether Schenke* Суд не лише зазначив про невід'ємність Монреальської конвенції як частини законодавства ЄС, а й прийшов до висновку, що «установи Співтовариства зобов'язані виконувати угоди, укладені Співтовариством і, тому, такі угоди мають переважну силу над вторинним законодавством самого співтовариства» [30].

Проте у справі *The Queen on the application of: International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association v Department for Transport* IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) стверджувала, що окремі положення Регламенту (ЄС) № 261/2004 суперечать Монреальській конвенції, зокрема, компенсація в сумі 250, 400 та 600 євро протирічить принципу відшкодування лише фактичних збитків, передбаченого ст.29 Монреальської конвенції, що буде надалі досліджено в цій роботі. Проте Суд дійшов висновку, що Монреальська конвенція не заважає Співтовариству прийняти Регламент № 261/2004, який не протирічитиме конвенції, а деталізувати її [31].

Зокрема, Ієва Девятніковайте з посиланням на Пола Демпсі та Джорна Вегтера зазначає, що Регламент № 261/2004, оперуючи іншими термінами (зокрема «обслуговування», «компенсація»), деталізує, що малося на увазі в Монреальській

конвенції під поняттям «фактичні збитки» [32, с.28]. Отже, прийняття локальних, регіональних нормативно-правових актів у сфері міжнародних повітряних перевезень є можливим та не забороняється Монреальською конвенцією, за умови, що такий акт їй не суперечить та не створює можливості неоднозначного тлумачення, що найважливіше, обов'язків перевізника.

До речі, оскільки Україна йде на шляху інтеграції в Європейський Союз та гармонізації законодавства, українські Правила повітряних перевезень розроблені з урахуванням цього та інших регламентів ЄС.

## **1.2. Застосування законодавства про захист прав споживачів та національного законодавства щодо міжнародних повітряних перевезень**

Законодавство та загалом регулювання, що застосовується до повітряного перевезення пасажирів залежить від того, до якого виду належить таке перевезення: у внутрішньому або міжнародному сполученні. Якщо повітряне перевезення здійснюється у внутрішньому сполученні, то застосовуються Правила повітряних перевезень, правила перевізників та інші нормативно правові акти, які регулюють повітряні перевезення. Непоодинокими є випадки, коли пасажир, що звертається із позовами до перевізників за відмову в перевезенні, скасування чи затримку рейсу, окрім вартості квитка, вимагають стягнення пені, штрафу та моральної шкоди. Недобросовісні, або, на жаль, необізнані адвокати, представляючи пасажирів у справах проти авіакомпаній, обіцяють їм захмарні суми як компенсацію за затриманий чи скасований рейс. Так, ч.5 ст.3 Закону України «Про захист прав споживачів» передбачає можливість стягнення пені у розмірі 3% за кожен день прострочення [33]. Якщо проаналізувати офіційний веб-сайт судової влади України, то позови проти перевізників звучать як позови «про захист прав споживачів, відшкодування майнової та моральної шкоди».

Гук Андрій Русланович, аналізуючи законодавство, яке застосовується до договорів міжнародного повітряного перевезення, зазначає, що саме Монреальська конвенція та Правила повітряних перевезень повинні бути *«визначальними для обґрунтування вимог пасажирів»*. Згідно з думкою А. Гука основний акцент юристи, які представляють пасажирів, роблять на посилання до Цивільного кодексу України, ПК України та Закону України «Про захист прав споживачів» [34].

По-перше, ПК України прямо встановлює, що дія Закону України «Про захист прав споживачів» поширюється на повітряні перевезення, крім питань, які врегульовані цим Кодексом, правилами повітряних перевезень пасажирів та вантажів, міжнародними договорами України [35].

Пленум Верховного Суду України у Постанові «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» зробив висновок, що оскільки Законом України «Про захист прав споживачів» не визначено конкретні правовідносини, які він має регулювати, відносини перевезення громадян та їх вантажу належать до сфери регулювання закону [36].

Проте вважаємо за необхідне зазначити, що висновок Верховного Суду необхідно тлумачити в контексті ПК України та Правил повітряних перевезень, а саме застосовувати законодавство про захист прав споживачів лише у випадках, що не регулюються спеціальним законодавством у сфері перевезень.

По-друге, пасажирями не враховано положення міжнародного законодавства. Відповідно до ч. 1 ст. 9 Конституції України чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України є частиною національного законодавства України [37]. Відповідно до ч.2 ст.10 ЦК України, 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 [38]. Відповідно до ч.2 ст.3 ПК України, у разі якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші



правила, ніж передбачені ПК України та іншими актами законодавства України, застосовуються правила міжнародного договору України [35].

Відносини міжнародних авіап перевезень регулюються Монреальською конвенцією [21]. Монреальська конвенція встановлює правила відповідальності авіап перевізника, що є відмінними від тих, які передбачені ЦК України, Законом України «Про захист прав споживачів» та іншими актами цивільного законодавства України.

Верховний Суд у постанові від 18 березня 2020 року у справі №761/13278/18 прямо зазначив, що

Правовідносини сторін у галузі міжнародних авіап перевезень пасажирів та багажу не регулюються цивільним законодавством України, та/або Законом України «Про захист прав споживачів», тому що ці правовідносини належать до галузі міжнародного повітряного права та, відповідно, регулюються спеціальною міжнародною конвенцією, а саме Монреальською конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року [39].

Така позиція Верховного Суду повинна була поставити крапку в питанні застосування Закону України «Про захист прав споживачів» до правовідносин повітряних перевезень пасажирів, проте, на жаль, цього не відбулося. І суди і надалі продовжують застосовувати законодавство про захист прав споживачів до міжнародних повітряних перевезень. Зокрема, у постанові у справі № 243/9071/18 від 05 лютого 2020 року Верховний Суд наголосив, що правовідносини в галузі авіап перевезення регулюються Монреальською конвенцією. Проте, вирішуючи питання про відшкодування шкоди у зв'язку зі скасуванням рейсу, Верховний Суд фактично урівняв скасований рейс із недоліками продукції (дефекту в продукції). Тому вбачаємо, що посилання на Монреальську конвенцію було суто декларативним, оскільки релевантні її положення враховано не було [40].

Проте Україна не є єдиною державою, в якій пасажирів намагаються обійти конвенційні норми, застосовувавши відмінне, від застосовного законодавство, зокрема, місцеве законодавство про захист прав споживачів, з метою збільшення суми

відшкодувань. Мелінда Льюїс, посилаючись на Аллана Мендельсона, зазначає, що у США для того, щоб уникнути обмеження відповідальності, передбаченого Варшавською конвенцією, пасажери зверталися до суду не із позовом про неналежне перевезення, а з позовом щодо неналежної якості товару, залучаючи відповідачем виробника повітряного судна на підставі місцевого законодавства. У цьому випадку суди деяких штатів навіть задовольняли вимоги про стягнення штрафних санкцій [41, с.325]. Такі справи можуть бути підсудні судам США за правилом місцезнаходження виробника. У цьому випадку застосовуватиметься деліктне законодавство США, оскільки ані Варшавська, ані Монреальська конвенції це питання не регулюють, і позивачі-пасажери можуть у законний спосіб обійти обмеження відповідальності перевізника і отримати відшкодування більше, ніж передбачено конвенційними нормами [41, с.326]. З огляду на значні суми, які суди США присуджують як компенсацію за надання послуг неналежної якості, такий підхід з боку пасажирів є доволі зрозумілим. Тому логічно, що перевізники намагаються будь-якими можливими способами уникати юрисдикції США, застосовуючи всі доступні процесуальні інструменти, як от наприклад доктрину *Forum non conveniens*, про яку буде зазначено в цій роботі.

Проте вважаємо за необхідне наголосити, що у разі подання такого позову пасажирі або особі, що звертається з позовом у його інтересах, необхідно ретельно обґрунтувати, чому саме має застосовуватися деліктне законодавство, а не конвенційні норми, і яким чином виробник літака порушив права пасажирів (навіть у разі авіакатастрофи).

Ганна Цірат, аналізуючи конкуренцію Монреальської конвенції і Правил повітряних перевезень процитувала одне з рішень українського суду, в якому йдеться, що «Враховуючи вищевикладене, а також те, що Правила були розроблені на основі норм міжнародних договорів, які ратифікувала Україна, суд дійшов висновку, що норми Правил підлягають пріоритетному застосуванню до таких спірних правовідносин» [42]. Ганна Цірат вважає таку позицію суду недопустимою, оскільки

відбувається *«підміна міжнародного договору національним актом»* [42]. Погоджуємося із таким висновком і вважаємо за необхідне додати, вищезазначена позиція суду є ігноруванням норм, які передбачають пріоритетне застосування міжнародних актів, зокрема ст.9 Конституції України, що є неприпустимим.

Аналізуючи роль Монреальської конвенції Ганна Цірат зазначає, що

Розробники Монреальської конвенції заклали до неї принцип, що вона є єдиною нормативною підставою позову про компенсацію заподіяної шкоди під час міжнародних повітряних перевезень. Цей принцип застосовується судами країн загального права (США, Великої Британії, Австралії, Канади), де розглядається більшість спорів з міжнародних повітряних перевезень, а також судами країн континентального права [42].

Визнаючи необхідність відповідності регулювання захисту прав споживачів спеціальним нормативно-правовим актам, зокрема і Монреальській конвенції, зазначаємо, що споживачі все одно потребують посиленого захисту. З метою забезпечення єдиного підходу до захисту прав споживачів у сфері повітряних перевезень ІКАО визначило головні принципи захисту прав споживачів, які слід взяти до уваги державним органам під час формування політики захисту прав споживачів. ІКАО наголошує, що режими національного та регіонального (наприклад ЄС) регулювання повинно:

- *відображати принцип пропорційності;*
- *враховувати вплив масових дестабілізацій;*
- *відповідати режимам міжнародних договорів у сфері обмеження відповідальності перевізників* [43] (наразі це Монреальська конвенція).

Проаналізувавши інформацію щодо захисту прав споживачів ІКАО, можемо зробити висновок, що одним із головних векторів захисту прав споживачів є належне інформування пасажирів перед під час та після польоту та забезпечення чітких та прозорих правил звернення до перевізника із претензіями після здійснення перевезення [43]. Вважаємо такий підхід забезпеченням належного балансу між інтересами перевізника та споживача, оскільки обов'язок забезпечення належного

інформування пасажирів покладений саме на перевізника [26]. Навіть якщо пасажир купує квиток за допомогою вебсайту, на такому сайті повинні бути доступні правила перевізника, правила застосування тарифів та будь-яка інша інформація, яку перевізник вважає за потрібне надати пасажиру [26]. Тому від перевізника очікується надання пасажиру всієї необхідної інформації, зокрема щодо порядку звернення із позовами і претензіями та реагування на претензії пасажирів, що може вважатися належним забезпеченням прав споживачів. У зв'язку з цим робимо висновок, що навіть права споживачів щодо поінформованості передбачені не напряду Законом України «Про захист прав споживачів», який містить загальні положення щодо обсягу інформації, що має бути надана споживачу, а Правилами повітряних перевезень, які містять конкретний обсяг інформації та порядок її надання перевізником пасажиру.

Національне законодавство у сфері повітряних перевезень розглядають як важливу складову регулювання, оскільки воно є *«способом імплементації міжнародного законодавства і також визначає додаткові вимоги чи надає додаткові гарантії для відповідних сторін»* [27, с.103]. Вважаємо, що національне законодавство відіграє значну роль у сертифікаційних та ліцензійних процедурах, які стосуються надання сертифікатів експлуатанта, прав на повітряні лінії тощо. У справах пасажирів проти перевізників значну роль відіграє процесуальне законодавство, оскільки саме воно визначає обсяг прав та обов'язків сторін, встановлює відповідний тягар доказування тощо.

Проте щодо застосовності український Правил повітряних перевезень до іноземних перевізників вже існують спори. У справі №640/1628/19 авіакомпанія Qatar Airways Group (Q.C.S.C.) звернулася із позовом до Державної авіаційної служби України про визнання протиправною та скасування постанови, якою було накладено штраф на перевізника у зв'язку з невідповідністю його правил реєстрації на рейс Правилам повітряних перевезень. Qatar Airways є призначеним авіапідприємством зі сторони Держави Катар на підставі Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Держави Катар про повітряне сполучення, ратифікованої Законом № 5435-VI

від 16.10.2012 [44], яке здійснює рейси Доха-Київ-Доха без здійснення перевезень у межах території України. Із посиланням на ст.15 Угоди про повітряне сполучення, Окружний суд міста Києва дійшов висновку, що *«угода про повітряне сполучення не передбачає застосування національного законодавства в частині правил перевезення пасажирів та багажу і містить вичерпний перелік обов'язкових норм національного законодавства, які застосовуються до іноземного перевізника»* [45]. Щодо обов'язку іноземного перевізника, який провадить діяльність в Україні, на вимогу Державіаслужби приводити свої правила у відповідність із вимогами законодавства України, у тому числі Правилами повітряних перевезень, як це передбачено ч.5 ст.100 ПК України, то суд зазначив наступне:

Обов'язок ч. 5 ст. 100 Повітряного кодексу України поширюється лише на іноземного перевізника, який діє в Україні. Qatar Airways Group (Q.C.S.C.) провадить свою діяльність до/з України, але не в межах України, відтак суд приходить до висновку, що ч. 5 ст. 100 Повітряного кодексу до позивача не застосовується [45].

Суд апеляційної інстанції підтримав таку позицію та додаткового зазначив, що оскільки ст.17 Угоди про повітряне сполучення передбачає, що діючи в дусі тісного співробітництва, Договірні Сторони час від часу проводять консультації між собою з метою забезпечення дотримання, виконання, тлумачення, застосування цієї Угоди або внесення змін і доповнень до неї, то Україна повинна дотримуватися цієї Угоди. Проте суд встановив, що *«матеріали справи також не містять доказів або свідчень про вчинення відповідачем будь-яких інших дій про проведення консультацій або переговорів між Договірними Сторонами на виконання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Держави Катар»* [46].

\*\*\*

Отже, незважаючи на доволі молодий вік авіаційної галузі, її правове регулювання пережило доволі багато змін: із Варшавської системи світ перейшов до

Монреальської конвенції, яка увібрала в себе найкращі практики Варшавської системи і наразі є єдиним уніфікованим актом, який регулює міжнародні повітряні перевезення. Проте незважаючи на всі переваги конвенції, вона містить недоліки і неточності дефініцій, що вирішується судами, зокрема США, в процесі правозастосування.

Міжнародні повітряні перевезення регулюються також і регіональними нормативно-правовими актами, які у свою чергу, не повинні суперечити Монреальській конвенції, а можуть лише деталізувати її.

В Україні відносини між пасажирями та перевізниками регулюються Правилами повітряних перевезень, Повітряним кодексом України та Монреальською конвенцією. Законодавство про захист прав споживачів у сфері повітряних перевезень має обмежене застосування – виключно щодо аспектів, які не регулюються вищезазначеними актами, що було підтверджено Верховним Судом.

## **РОЗДІЛ 2. ОBOB'ЯЗКИ ПАСАЖИРІВ ТА АВІАКОМПАНІЇ У СВІТЛІ АДМІНІСТРАТИВНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

### **2.1. Перевірка перевізником документів пасажирів у міжнародних перевезеннях: право чи обов'язок**

Пасажир відповідає за одержання всіх необхідних для подорожі документів, зокрема віз, дозволів, довідок тощо, а також за виконання вимог законодавства щодо виїзду, в'їзду, транзиту країни відправлення, прибуття та транзиту [26]. Тобто саме пасажир повинен подбати про наявність у нього всіх документів на в'їзд. Такий обов'язок пасажирів вважається основним для пасажирів, оскільки його невиконання тягне визнання пасажирів таким, що не може бути допущений до перевезення і підлягає поверненню до країни відправлення на підставі рішення міграційних органів [47, с.1].

Так, якщо пасажир замовляє пакетний тур у туроператора чи турагента, то останні зобов'язані до укладення договору на туристичне обслуговування надати туристу, окрім інформації про сам тур, деталі про вимоги до в'їзних документів (візи, строк їхнього оформлення тощо) [48, с.14]. Проте відносини пасажирів і авіакомпанії – це вже відносини за договором повітряного перевезення. І якщо турагент не проінформував пасажирів про необхідні візи, у відносинах з авіакомпанією це не має жодного значення, оскільки Правила повітряних перевезень не роблять таких винятків.

Це відображається у ч. 2 п.1 Глави 1 Розділу XXV Правил повітряних перевезень, згідно з яким авіаперевізник не відповідає за наслідки недотримання пасажиром вимог законодавства країн відправлення, прибуття та транзиту або відсутності у пасажирів необхідних для подорожі документів [26].

Проте перевірка в'їзних документів перевізником є не його правом, а прямим обов'язком [26, 49, с.147]. У разі відсутності необхідних документів (навіть

транзитних віз), перевізник зобов'язаний відсторонити таку особу від перевезення і в такому випадку відмова вважатиметься добровільною [26]. Неналежним чином оформлені документи, відсутність візи, коштів, навіть квитка к зворотному напрямку може бути підставою для перевізника відмовити пасажиру в перевезенні [26, 50, с.8].

Для пасажирів це означає неможливість отримати відшкодування ціни квитка та отримати всі належні компенсації, які передбачені для пасажирів, яким відмовили в перевезенні проти їхньої волі.

Такий обов'язок перевізника щодо перевірки документів пов'язаний із наявністю відповідальності за перевезення пасажирів без необхідних документів. Наприклад, відповідно до ст.40 Закону Великобританії «Про імміграцію та надання притулку» авіаперевізники несуть відповідальність за кожного пасажирів, якого вони ввозять на територію Великобританії без належних документів. У випадку порушення авіаперевізник зобов'язаний буде сплатити штраф у розмірі 2000 (двох тисяч) фунтів і здійснити повернення пасажирів за свій кошт [51]. Відсутність необхідної візи у пасажирів є однією з підстав притягнення авіаперевізника до відповідальності. Проте для пасажирів факт притягнення перевізника до відповідальності також не пройде безслідно. У разі накладення штрафу авіакомпанія в подальшому має право на подання регресного позову до такого пасажирів [47, с.1]. З метою фокусування уваги пасажирів на їхніх обов'язках отримати необхідну інформацію, перевізники навіть зазначають це у своїх правилах перевезень. Наприклад, пунктом 13.4 Загальних правил перевезення пасажирів і багажу авіакомпанії Lufthansa, який має назву «Пасажир відповідальний за штрафи тощо», передбачено, що у випадку, якщо авіакомпанія буде зобов'язана сплатити будь-які штрафи чи будь-які стягнення або понесе будь-які інші витрати, пов'язані з порушенням пасажиром обов'язку отримати всі необхідні документи для перевезення, то на вимогу авіакомпанії пасажир зобов'язаний компенсувати такі витрати, включно з будь-якими адміністративними зборами [52]. Перевізники навіть встановлюють додаткові гарантії таких виплат: у



разі, якщо пасажир не сплачує такі витрати, авіакомпанія має право вимагати такого відшкодування в особи, яка сплатила за квиток [52].

Незважаючи на те, що пасажир є споживачем, для яких законодавством передбачений посилений захист, суди до 2019 року ставали на захист авіакомпаній, визнаючи цілковитий обов'язок пасажирів дізнатися про всі необхідні для подорожі документи та отримати їх, як передбачено Правилами повітряних перевезень.

В ухвалі Апеляційного суду міста Києва від 18 серпня 2016 року у справі №761/22245/15-ц за позовом пасажирів до авіакомпанії «British Airways» щодо відсутньої у пасажирів транзитної візи, суд, проаналізувавши Правила повітряних перевезень і Правила перевезень авіакомпанії «British Airways», зазначив, що

саме на позивачі лежить обов'язок безпосередньо перед здійсненням відповідних рейсів зобов'язання дізнатися всі вимоги, виконання яких є необхідними для транзитного перетину кордону Великобританії, зокрема щодо необхідності отримання відповідних віз або дотримання умов, виконання яких обов'язкове для здійснення безвізового транзиту через кордон Великобританії [53].

Зазначена ухвала підтримана Постановою Верховного Суду від 01 серпня 2018 року, де Верховний Суд не визнав жодних порушень матеріального або процесуального права судом апеляційної інстанції [54].

## **2.2 Документи, які дають право на перевезення**

Оскільки нами було з'ясовано, що перевізник зобов'язаний здійснювати перевірку документів пасажирів перед посадкою на рейс, необхідно дослідити, - що ж дає особі право на перевезення: бронювання із присвоєним йому номером або квиток. Це питання взято виключно із практики, оскільки під час повітряного перевезення, яке складається із двох і більше рейсів існують два варіанти. Перший варіант – перевізники розглядають таке перевезення як єдине і пасажиру на підтвердження укладення ним договору перевезення видається складений квиток [26]. Другий варіант

– пасажир купує квитки окремо у двох різних авіакомпаній, які не розглядають таке перевезення як єдине і, відповідно, укладає два договори повітряного перевезення.

Згідно з п.3 глави 1 розділу III Правил повітряних перевезень саме квиток надає право пасажиру, зазначеному у квитку, на переліт відповідним рейсом (рейсами) і зобов'язує авіаперевізника здійснити перевезення пасажирів і його багажу та надати інші послуги відповідно до договору повітряного перевезення [26]. У п.2 цієї ж глави зазначено, що укладення договору повітряного перевезення підтверджується квитком [26].

Наукова спільнота в цьому питанні теж однозначна – договір повітряного перевезення вважається укладеним у випадку купівлі пасажиром квитка або виданням пасажирів маршрут-квитанції [55, с.179]. Квиток називають *«найкращим доказом укладення договору повітряного перевезення»* [55, с.43]. Малкольм Кларк, визначаючи важливість квитка, зазначає, що *«договір повітряного перевезення виражений у квитку»* [55, с.50].

Влучним, на нашу думку є висловлювання, що *«придбання квитка є завершальним етапом укладення договору»* [56, с.29]. Належним чином оформлений квиток є однією з підстав допущення пасажирів до перевезення [26]. Паперовий та електронний квиток мають однаковий статус, оскільки містять ідентичні реквізити, складові та однаково посвідчують укладення договору повітряного перевезення [56, с.29].

Як бачимо, про бронювання нічого не сказано, тобто воно не є підтвердженням укладення договору і не є документом, який надає право на перевезення [26].

Бронювання ж згідно з п.22 ч.1 ст.1 ПК України є лише попереднім замовленням місця у повітряному судні на певні рейс і дату для перевезення пасажирів [35].

Для бронювання, на відміну від квитка, можлива така опція як анулювання, зокрема у випадку несплати повної вартості перевезення пасажиром [26], що свідчить про те, що бронювання квитка не є підтвердженням укладення договору повітряного перевезення, і, відповідно, не може бути підставою для перевезення пасажирів.

Якщо мету бронювання можна визначити як закріплення попередніх планів пасажира, то квиток покликаний закріпити положення договору повітряного перевезення, вже укладеного між сторонами, а також здійснювати інформативну функцію для його власника [55, с.50]. Одна з причин, чому в квитку зазначається номер та ім'я пасажира – чітка та швидка ідентифікація особи, яка уклала договір повітряного перевезення із авіакомпанією.

І якщо пасажир здійснює лише один переліт, то, зазвичай, питань не виникає, пасажир з'являється із квитком. Проте ситуація ускладнюється, якщо пасажирові потрібно скористатися декількома рейсами, щоб дістатися до місця призначення. У даному випадку маємо справу із транзитними та трансфертними пасажирами. І якщо із транзитними пасажирами питань немає, оскільки далі вони перевозяться тим самим рейсом, яким прибули до проміжного аеропорту, то трансфертні пасажирові із проміжного аеропорту перевозяться іншим рейсом тієї самої або навіть іншої авіакомпанії [26]. Проаналізувавши обов'язок перевізника перевіряти документи пасажирові у попередньому підрозділі, зазначаємо, що авіакомпанія, беручи пасажира на борт, зобов'язана перевірити в нього квиток не лише на свій рейс, а й документи, необхідні для такого транзиту, а також квиток на наступний рейс із проміжного аеропорту до місця призначення. Часто пасажири з'являються до аеропорту лише із бронюванням квитка на наступний рейс, вважаючи, що оскільки авіакомпанія не перевозить їх за цим рейсом, то і документи вона перевіряти не буде.

Проте такий підхід є абсолютно неправильним. Навіть якщо наявні умови для безвізового транзиту у країні проміжного аеропорту, авіакомпанія перевірятиме документи пасажира на відповідність його цим умовам (причини цього зазначені в підрозділі 2.1). І часто однією з умов для безвізового транзиту, є наявність підтвердженого рейсу на наступний рейс. Авіакомпанії під цим підтвердженням рейсом бачать квиток як підтвердження укладення договору повітряного перевезення з іншою авіакомпанією і достатньою підставою для здійснення перевезення.

Пасажири вважають, що бронювання буде достатньо, оскільки вони мають квиток на рейс до проміжного аеропорту.

Проте судова практика у цих питаннях є неоднозначною, іноді суди стають на сторону пасажира, визнаючи статус бронювання ідентичним статусу квитка. Наприклад Київський апеляційний суд у Постанові від 15 травня 2019 року у справі №761/21756/17 за позовом пасажира до авіакомпанії «British Airways» зазначив, що трансфертному пасажиру для здійснення перевезення квиток не потрібен, оскільки він мав бронювання. А авіакомпанія повинна була визнати наявність бронювання достатньою підставою для перевезення пасажира із застосуванням до нього в майбутньому безвізового режиму транзиту [57].

Вважаємо такий висновок суду апеляційної інстанції необґрунтованим, оскільки справа стосувалася перевезення Київ-Лондон-Бріджтаун (Барбадос), а остаточне рішення про проходження громадянами України транзиту без отримання спеціальної британської візи приймається офіцером імміграційного контролю. У будь-якому разі, у випадку сумнівів (у даній справі, щонайменше, є сумніви щодо необхідності отримання транзитної візи), на веб-сайті gov.uk однозначно радять отримати транзитну візу.

Оскільки рейс Київ – Лондон здійснював посадку в аеропорту Хітроу, а рейс Лондон – Бріджтаун вирушав з аеропорту Гетвік наступного дня, пасажир мав обов'язково отримати свій багаж в одному аеропорту і перевезти його до іншого аеропорту, провести ніч у готелі і знову пройти міграційний контроль в іншому аеропорту, а отже повинен був відповідати вимогам транзиту, щоб скористатися безвізовим режимом, або мати транзитну візу. Таким чином, оскільки пасажир не відповідав вимогам транзиту (він не мав квитка на рейс Київ-Бріджтаун, а також не мав зворотного квитка до Києва чи інших документів, які пояснювали такий маршрут), він мав пред'явити транзитну візу і пройти міграційний контроль, щоб продовжити подорож з іншого аеропорту Гетвік до кінцевого пункту призначення (Бріджтаун). Проте судом зазначені обставини проаналізовано не було, ризики, які

несе авіакомпанія враховано не було. Фактично суд апеляційної інстанції зрівняв статус бронювання і квитка. У відкритті касаційного провадження у цій справі авіакомпанії було відмовлено [58].

Хоча Київський апеляційний суд, проте у іншому складі у Постанові від 6 листопада 2019 року у справі №761/13278/18, яка стосувалась того ж рейсу та перевізника, а також відмови у перевезенні за аналогічних обставин, ухвалив абсолютно інше рішення. Суд чітко зазначив, що бронювання не є підставою здійснення авіакомпанією повітряного перевезення пасажирів, а необхідний саме квиток. Апеляційний суд визнав, що авіакомпанія правомірно відмовила пасажиру у перевезенні, оскільки пасажиром не було дотримано умов транзиту без візи, а саме був відсутній квиток на наступний рейс [59].

Незважаючи на те, що Верховний Суд в аналогічній справі №761/21756/17 відмовив у відкритті провадження [58], справу №761/13278/18 суд вирішив розглянути. Проте ми не погоджуємося із висновками Верховного Суду, беручи до уваги наступне.

Суд безпідставно зазначив, що суди попередньої інстанції встановили наявність квитка у пасажира [39]. Ані суд першої, ані суд апеляційної інстанції не встановлювали, що пасажир мав квиток за маршрутом Лондон-Бріджтаун. Напроти, Київський апеляційний суд прямо зазначив, що «у позивача був відсутній квиток на рейс VS29 Лондон-Бріджтаун» [59]. Верховний Суд процитував норми Правил повітряних перевезень [39], які встановлюють, що лише квиток дає право на перевезення. Проте не маючи в матеріалах справи копії квитка, а маючи лише копію листа бронювання [39], роздрукованої із внутрішньої системи бронювання чи то агента, чи то авіакомпанії, Суд незрозумілим для нас чином дійшов висновку, що пасажир таки мав квиток на рейс Лондон-Бріджтаун, а Авіакомпанія безпідставно відмовила пасажиру в перевезенні.

Вважаємо такі висновки Верховного Суду дуже недосконалими, оскільки відмінності у статусах бронювання та квитка проаналізовано не було, некоректно зазначено про обставини, встановлені судами попередніх інстанцій.

Єдиною підставою, коли пасажир звільняється від обов'язку мати при собі належним чином оформлений квиток, а перевізник може звільнити себе від відповідальності видати такий квиток є надзвичайні обставини [21]. Ключовим моментом вважається саме момент виникнення цих обставин: для того, щоб застосувати можливість звільнення від отримання або видачі квитка такі надзвичайні обставини повинні виникнути саме під час укладення договору перевезення, а не під час здійснення самого перевезення [55, с.196].

Питання часу видачі квитка для транзитних та трансфертних пасажирів є актуальним не лише для української судової практики. Оскільки це питання є доволі складним та дискусійним, існує небагато підходів до цього питання. Розділяємо позицію Малкольма Кларка, який розглядає час видачі квитка з боку досягнення цілей такої видачі [55, с.51]. Досліджуючи час, коли транзитному пасажирові, повинен бути виданий квиток, Малкольм Кларк ставить собі питання: *«Коли подорож має більше одного етапу, постає питання, чи видача квитка, яка відбулася пізніше першого етапу, все-таки може бути вчасною для наступного етапу?»* і приходить до однозначного висновку: *«Негативна відповідь напрошується сама собою»* [55, с.51].

Погоджуємося із такою позицією, оскільки справді, втрачає свою актуальність видача квитка на другий рейс після подорожі першим рейсом. У багатьох випадках квиток на другий рейс слугує підтвердженням того, що пасажир уклав договір повітряного перевезення із авіакомпанією і не планує лишитися в країні транзиту, а подорожуватиме рейсом цієї авіакомпанії. У випадку відсутності такого квитка ми не вбачаємо, які докази повинен надати пасажир, аби підтвердити свій статус трансфертного або транзитного.

Незважаючи на рішення судів вищих інстанцій у справах №761/21756/17 та №761/13278/18, які залишили більше питань, ніж відповідей, і не дослідили питання

підтвердження статусу та різниці між документами, рішення Шевченківського районного суду міста Києва у справі № 761/42412/18 за позовом пасажирів до авіакомпаній Emirates та Flydubai про відмову в перевезенні у зв'язку з відсутністю квитка до кінцевого місця призначення, вважаємо більш обґрунтованим. У цій справі суд проаналізував ситуацію не лише з боку пасажирів, а й із боку перевізника. І незважаючи на те, що пасажир завжди вважається слабкішою стороною у відносинах із перевізником, визнав його обов'язок надати квиток до кінцевого місця призначення, щоб підтвердити свій статус транзитного пасажирів і скористатися безвізовим режимом. Суд чітко зазначив, що

Позивачем не доведено належними та допустимими доказами намір відвідування тільки острова Фукуок, оскільки авіаквитків Хо Ші Мін Сіті- Фу Куок та в зворотному напрямку Фу Куок - Хо Ші Мін Сіті позивачем як при посадці на рейс «Київ-Дубаї» представнику авіакомпанії, так і суду надано не було [60].

Такий ґрунтовний аналіз судом матеріалів справи та відмежування будь-яких інших документів від квитка привів суд до аргументованого висновку, що оскільки *«що режим в'їзду громадян України до В'єтнаму є візовим, а позивачем не доведено намір відвідування острова Фукуок, відповідач 2 обґрунтовано відмовив позивачу в перевезенні через відсутність необхідних для подорожі документів»* [60].

Це свідчить, що суд визначив необхідність у цьому випадку захистити права перевізника, який належно виконав свої обов'язки з перевірки в'їзних документів і не допустив перетин кордону особами без належно оформлених віз. Наразі справа перебуває на розгляді в суді апеляційної інстанції [61], але варто зазначити, що суд першої інстанції надав дуже якісну правову оцінку обставинам, що склалися, чітко визначив обов'язки пасажирів та перевізника в контексті адміністративних формальностей.

Проте незважаючи на незначну практику українських судів у справах, пов'язаних із адміністративними формальностями, і дещо «токсичну» практику судів вищої інстанції стосовно перевізників, припускаємо, що пандемія COVID-19 змінить цю

ситуацію. Наразі йдуть обговорення щодо запровадження паспортів вакцинації, тому після їхньої появи і регулювання щодо них, пасажирів, які не матимуть належних медичних документів, у перевезенні відмовлятимуть у зв'язку із вимогами безпеки та невиконанням вимог країни прибуття.

Тому вважаємо, що кількість позовів пасажирів збільшиться і судам доведеться розбиратися не лише у Правилах повітряних перевезень, а й у правилах, що стосуватимуться документації щодо тестування чи вакцинації, а також правилах перевізників, в які, ймовірно, будуть внесені зміни.

Проте квиток на другий рейс транзитного пасажирів не є єдиним документом, відсутність якого може мати наслідком відмову в перевезенні, оскільки Правила повітряних перевезень зобов'язують пасажирів одержати всі необхідні для подорожі документи [26]. Зокрема, це стосується і документів щодо стану здоров'я, які на вимогу перевізника повинен пред'явити пасажир і надати для зняття копій [26]. Такі засади встановлені не лише українськими Правилами повітряних перевезень, а й відповідають міжнародним стандартам, про що свідчить наявність цього правила в умовах перевезень багатьох іноземних авіакомпаній [62].

Правила повітряних перевезень встановлюють чітке правило: у випадку виникнення в авіаперевізника занепокоєння щодо фізичного стану пасажирів, допускати його до перевезення у разі надання ним довідки закладу охорони здоров'я про те, що його фізичний стан дозволяє подорожувати повітряним транспортом [26].

Аналізуючи коло хвороб чи фізичних станів, на які поширюється це обмеження, Київський апеляційний суд дійшов висновку, що *«вказана норма Правил не містить вичерпного переліку підстав, з яких у перевізника має бути викликане занепокоєння щодо фізичного стану пасажирів. Ця норма надає перевізнику право самому визначати чи викликає занепокоєння стан здоров'я пасажирів виходячи з обставин конкретної ситуації»* [63]. Тому суд, по-перше, визнав правомірність дій перевізника щодо вимоги медичних документів, а по-друге, підтвердив обґрунтованість відмов в



повітряному перевезенні у випадку ненадання таких документів [63]. Взагалі погоджуємося, що

цією постановою Київський апеляційний суд фактично підтвердив наявність дискреційних повноважень перевізника вимагати дозвіл або довідку, яка підтверджувала б відсутність протипоказань до авіаперельоту. У випадку ненадання такої довідки відмова пасажирів від перевезення вважається такою, що відбулася з його волі, що унеможливорює отримання ним будь-яких відшкодувань чи компенсацій від авіакомпанії [64].

\*\*\*

Отже, пасажир є особою, відповідальною за отримання всіх необхідних документів, включаючи дозволи, транзитні візи, що необхідні для перевезення. Авіакомпанія зобов'язана ретельно перевіряти перевізні документи пасажирів, оскільки може нести як фінансову відповідальність за перевезення пасажирів без допустимих документів, так і відповідальність доставити пасажирів без документів у країну відправлення.

Єдиним документом, який надає право на перевезення, і підтвердженням укладення договору повітряного перевезення є квиток. Незалежно від статусу пасажирів (транзитний, трансфертний) бронювання не може вважатися заміною квитка.

Незважаючи на останню практику Верховного Суду, зокрема постанову у справі №761/13278/18, вважаємо, що виключно квиток є єдиною підставою для пасажирів користуватися безвізовими транзитними режимами, а для перевізників – обов'язком брати таких трансфертних пасажирів на борт, виконуючи зобов'язання з перевезення пасажирів, що мають належним чином оформлені документи. У разі занепокоєння перевізника щодо наявності у пасажирів проблем зі здоров'ям, останній зобов'язаний надати йому довідку, яка свідчитиме про відсутність протипоказань до перельоту.

## РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКІВ: ПІДСТАВИ ЗАСТОСУВАННЯ ТА ЗВІЛЬНЕННЯ

### 3.1 Загальні підстави відповідальності перевізника перед пасажиром

Варшавська конвенція, встановлюючи режим ексклюзивності, передбачила загальні підстави відповідальності перевізника. Згідно зі статтею 17 Варшавської конвенції перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів [3]. До речі, маємо зауважити, що український переклад поняття «accident», зазначеного в ст.17 Варшавської і Монреальської конвенції, як «подія», на нашу думку, є некоректним. Ми вважаємо, що замість «подія» повинно було бути зазначено «випадок», що є більш вживаним перекладом терміну «accident». Термін «подія» вживався в Гватемальському протоколі як «event», замінюючи поняття «accident». Такі питання вважаємо важливими, оскільки від правильності вживання термінів залежить можливість широти тлумачення існування підстави притягнення перевізника до відповідальності. Проте з метою уніфікації термінології із тією, що застосовується в офіційному перекладі Монреальської конвенції на сайті Верховної Ради України, надалі будемо застосовувати термін «подія».

Варшавська конвенція своїми положеннями фактично встановила *«презумпцію вини перевізника»*, що було досягнуто завдяки іншій системі доказування в судовому процесі, згідно з якою пасажир не зобов'язаний був доводити вину перевізника, а перевізник одразу презюмується винною особою і саме він повинен доводити, що вжив усіх необхідних заходів для уникнення завдання шкоди пасажирів [4, с. 327]. Проте таке правило є певним компромісом між перевізниками та пасажирів: перевізники змогли обмежити свою відповідальність перед пасажирів певною сумою, натомість зобов'язалися в судовому порядку доводити свою невинуватість

перед пасажиром та наводити відповідні докази про вжиття всіх заходів для мінімізації ризиків здоров'я та життя пасажирів. Проте незважаючи на такий тяжкий, з одного боку, тягар доказування для перевізників, такий крок називають доволі прогресивним в регулюванні відносин між перевізником та пасажиром, принаймні на 1929 рік. Це пов'язано з тим, що в той час законодавство про захист прав споживачів не надавало належних гарантій та не могло забезпечити дотримання прав пасажирів. Окрім цього, пасажир є слабкою стороною у правовідносинах із перевізником, оскільки на боці перевізника є професійний юрист або цілий юридичний департамент, а правило зобов'язати пасажирів самого збирати докази винуватості перевізника значно б порушило баланс інтересів [4, с. 327].

Обставини, що стають підставою судових позовів до перевізників, можуть включати не лише порушення певних правил перевізниками, а й такі випадки як падіння пасажирів у стані алкогольного сп'яніння на іншого пасажирів, бійку між двома пасажирів, завдання одним пасажиром іншому тілесних ушкоджень у зв'язку з несподіваним рухом власного крісла або травмування пасажирів упушенням багажу з верхньої полиці [65, с.895]. Трапляються й випадки конфліктів пасажирів з екіпажем, зокрема вербальна чи невербальна конфронтація пасажирів з бортпроводником щодо місця в літаку, примусове видалення пасажирів з туалетної кімнати у зв'язку із спрацюванням димової сигналізації [65, с.895].

У справі *Laor v. Air France* пасажир звернувся із позовом до авіакомпанії Air France саме у зв'язку з діями бортпроводниці, що супроводжувалися примусовим випроводженням із туалетної кімнати через активацію димової сигналізації. Зокрема, позивач стверджував, що після виходу з туалетної кімнати та до кінця польоту він був змушений страждати від негативних коментарів та постійних словесних атак, що спричинило все більше приниження, а також фізичне та психічне переживання. Пасажир звернувся до суду міста Нью-Йорк, вимагаючи стягнути з авіакомпанії 3 мільйони доларів США збитків та 3 мільйони доларів США штрафних збитків за умисні делікти, а саме напад та завдання тілесних ушкоджень, мотивуючи свій позов

відповідно до законів штату Нью-Йорк. Незважаючи на те, що позивач стверджував, що до умисних деліктів Варшавська конвенція не застосовується, суд визнав, що така ситуація вважається подією у контексті Варшавської конвенції, оскільки стала неочікуваною та незвичною для пасажирів. Тому суд визнав, що справа повинна розглядатися згідно з вимогами Варшавської конвенції, а вимоги пасажирів щодо стягнення штрафних збитків як такі, що не передбачені Варшавською конвенцією, підлягають відхиленню [66].

Як Монреальська, так і Варшавська конвенція передбачають обмеження відповідальності перевізника. Проте до 1929 року, а саме до прийняття Варшавської конвенції, перевізники несли відповідальність за позовами пасажирів про відшкодування шкоди і втрату багажу в розмірі вартості всіх своїх активів [67, с. 145]. Вважається, що обмеження відповідальності, встановлені, Варшавською конвенцією стала підтримкою для фінансово знесиленої авіаційної галузі [67, с.145, 68, с. 409].

Проте із плином часу авіаційна галузь уже перестала бути настільки фінансово неспроможною і вразливою, тому наразі більшому захисту та встановленню гарантій підлягають саме пасажирів. Варшавська конвенція, доповнена Гаазьким та Монреальськими протоколами, лише збільшувала суму, в межах якої перевізник є відповідальним перед пасажиром. Проте між 1975 роком, коли було прийнято Монреальські протоколи, та 1999, коли було прийнято Монреальську конвенцію, світову спільноту сколихнула ситуація в Японії відмова під назвою «японська ініціатива» (англійською мовою – «Japanese initiative»). Нанін Баден з посиланням на Роберта Райса зазначає, що ця ініціатива полягала в добровільній відмові 10 японських авіакомпаній застосовувати межі відповідальності, передбачені Варшавською конвенцією, і у випадку завдання шкоди або смерті пасажирів – виплачувати компенсацію, погоджену сторонами [69, с. 453]. Баден, посилаючись на Стейсі Шапіро зауважує, що європейська громада не підтримала японську ініціативу, натомість запропонувала збільшення меж відповідальності перевізника до 250 000

СПЗ і добровільне страхування від перевізника, яке передбачає компенсацію навіть більшу, ніж 250 000 СПЗ [69, с. 458].

Проте із прийняттям Монреальської конвенції ситуація із переглядами сум меж відповідальності стала більш стабільною. Згідно зі ст.24 Монреальської конвенції межі відповідальності, установлені в статтях 21, 22 та 23, переглядаються депозитарієм кожні п'ять років [21]. Якщо в результаті перегляду, згаданого в попередньому пункті, робиться висновок про те, що коефіцієнт інфляції перевищив 10%, то депозитарій надсилає повідомлення державам-сторонам про зміну меж відповідальності [21].

Ці положення є дієвими, межі відповідальності регулярно переглядаються ІКАО. Наприклад, у 2020 році Державіаслужбою було внесено зміни в Правила повітряних перевезень в контексті зміни меж відповідальності у зв'язку з отриманням листа ІКАО від 11.12.2019 №LE3/38/1-19/70 про перегляд лімітів відповідальності, встановлених Монреальською конвенцією [70].

Стаття 17 Монреальської конвенції передбачає, що *перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів* [21]. Стаття 17 Варшавської конвенції передбачає схожі положення щодо відповідальності перевізника, проте визначальною є відмінність, що Варшавська конвенція не прямо говорить про події під час висадки та посадки, а стосується подій, що відбувалися «під час зв'язку операцій з посадки та висадки».

### **3.2 Поняття посадки та висадки**

І якщо щодо формулювання «на борту повітряного судна» сумнівів не виникає, то щодо моменту, який вважається посадкою чи висадкою пасажирів під час практичного застосування норм конвенції виникали питання.

Оскільки жодна з конвенцій не містить визначення чи критеріїв визначення понять «посадка» та «висадка», вони формувалися завдяки судовій практиці. У справі *Day v. Trans World Airlines* Окружний суд Нью-Йорка, намагаючись визначити, чи відбулась певна подія з пасажиром під час висадки чи посадки, дійшов висновку, що за відсутності визначення у Варшавській конвенції, необхідно досліджувати звичайне значення цього терміну. Суд визначив 11 етапів здійснення посадки пасажиром, який починався з пред'явлення квитків на стійці реєстрації і закінчувався виходом із трансфертного автобуса та посадки на сам літак. Критерієм для обрання саме цих етапів стало переконання суду, що без них посадка на літак не могла відбутися взагалі. Тому суд зробив висновок, що *«період між моментом, коли пасажир заходить в аеропорт, і до того, як він безпечно перебуває на борту літака, часто становить значну кількість часу та зусиль, багато з яких, як можна обґрунтовано сказати, стосуються посадки»* [71]. Вважаємо таке тлумачення дещо широким, оскільки покладення перевізника відповідальність за будь-які події, що можуть трапитися з ним з моменту пред'явлення квитка чи входу до аеропорту, на нашу думку, суперечить меті Варшавської та Монреальської конвенції, оскільки перевізник не несе абсолютну відповідальність за безпеку пасажирів в аеропорту. Згідно з ч.1 ст.72 ПК України в аеропорту відповідальність за організацію заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, організацію наземного обслуговування, організацію і проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективне надання послуг користувачам аеропорту несе експлуатант аеропорту [35], а не перевізник.

Висновки, викладені у справі *Day v. Trans World Airlines* дозволили сформулювати трискладовий тест, який дозволяє відокремити поняття «посадки» та «висадки» від інших. Зокрема, цей трискладовий тест включає:

- 1) Правило діяльності (чим займалися пасажирів в момент, коли стався випадок);

- 2) Правило контролю (хто був відповідальний за пасажирів; на нашу думку є одним із найважливіших елементів, оскільки в аеропортах безпеку пасажирів мають забезпечувати саме експлуатанти аеропорту);
- 3) Правило місця (де знаходилися пасажирів в момент, коли стався випадок) [72, с. 2].

У подальшому цей тест був трансформований у чотирискладовий тест, питання якого фокусувалися більше на фізичній близькості пасажирів до виходу на посадку та фактичної посадки [72, с. 3]. Правило діяльності було відкинута в подальшому, оскільки це *«розширює відповідальність підписантів Монреальської конвенції згідно з Варшавською конвенцією далеко за рамки всього, що було задумано сторонами»* [72, с. 3].

Такі підходи піддаються критиці, оскільки визнають можливість застосування статті про відповідальність перевізника до ситуацій, які стосуються ризиків під час здійснення повітряного перевезення загалом і пов'язують їх із наземним обслуговуванням скоріше, а не діями самого перевізника. Застосування вищезазначених концепцій до понять «посадка» та «висадка» дало можливість визнавати подіями, за які перевізник несе відповідальність, будь-які ситуації, які відбуваються із пасажиром в аеропорту без прямого зв'язку із авіакомпанією [72, с. 3].

Окремої уваги заслуговують пасажирів з інвалідністю. В контексті відповідальності перевізника за ушкодження пасажирів під час звичайної експлуатації літака або звичайної діяльності загалом, виникає питання, чи буде відповідальний перевізник, якщо певні ушкодження отримає виключно особа з інвалідністю. Це питання піднімалося на Монреальській конференції у 1999 році. Було запропоновано редакцію статті 17 Монреальської конвенції, яка містила застереження, що перевізник не несе відповідальності, якщо смерть або пошкодження спричинили виключно стан здоров'я пасажирів [73, с.48]. Проте представники Норвегії та Швеції виступили проти затвердження такої редакції тексту, оскільки таке формулювання було образливим

щодо пасажирів з інвалідністю та суперечило меті захистити права споживачів. Тому це застереження було видалено. У зв'язку з цим науковці приходять до висновку, що якщо судово дотримуватись підходу, застосованого у справі *Air France v. Saks*, то пасажир з інвалідністю не могли б притягнути перевізника до відповідальності за ушкодження [73, с.48].

Окремою категорією, яка навіть виділена в Правилах повітряних перевезень є вагітні жінки. Правила встановлюють граничний строк вагітності прийняття жінки до перевезення, проте також відсилають до правил перевізника. Деякі дослідники, посилаючись на статтю 27 Монреальської конвенції, яка передбачає право перевізника відмовитися від укладення договору перевезення, вважають, що авіакомпанія може відмовитися від укладення договору перевезення із вагітною жінкою [74, с.19]. Вважаємо таке твердження некоректним та мало застосовним до практики, оскільки після придбання пасажиром квитка, договір повітряного перевезення вважається укладеним, а практика свідчить, що більшість квитків придбаваються пасажиром на вебсайтах перевізників або за посередництвом агентів. Тому шанси перевізника відмовитися від укладення договору на цьому етапі є мізерними, по-перше, а по-друге, якщо вагітна жінка відповідатиме всім вимогам правил перевізника, то відмова укладення з нею договору виключно на підставі вагітності є дискримінацією.

Проте погоджуємося із твердженням, що отримавши інформацію, що на борту перебуватиме вагітна жінка, *«перевізник зобов'язаний забезпечити екіпаж необхідними лікарськими засобами та санітарно-гігієнічним обладнанням, необхідним на випадок пологів»* [74, с.20]. У такому випадку, якщо екіпаж був забезпечений мінімальним набором санітарно-гігієнічного обладнання і вчинив усі необхідні дії, передбачені інструкцією, відповідальність перевізника у випадку певної події та завдання ушкоджень дитині чи породіллі, повинна виключатися.



### 3.3. Визначення поняття «accident» (подія) як підстави притягнення перевізника до відповідальності

Наукова спільнота є солідарною у тому, що чіткого визначення поняттю «подія» (англійською – «accident») немає [73, с.47]. Чи можуть вважатися окремі дії перевізника певною подією, що спричинила тілесне ушкодження пасажир, зазвичай, досліджують суди. Зокрема, досліджують причинно-наслідковий зв'язок між діями перевізника та тілесним ушкодженням пасажирів та чи були такі дії звичайними, передбаченими його правилами в контексті діяльності як авіакомпанії, чи відрізнялися.

У цьому аспекті варто дослідити справу *Air France v Saks* 1985 року, в якій пасажирка скаржилася на дії авіакомпанії, як на подію, яка завдала їй тілесної шкоди. Зокрема, пасажирка стверджувала, що втрата нею слуху була спричинена неналежними обслуговуванням та експлуатацією системи герметизації повітряного судна. Верховний Суд США прийшов до висновку, що відповідальність за статтею 17 Варшавської конвенції настає лише в тому випадку, якщо ушкодження пасажирів було спричинено несподіваною або незвичною подією або подією, яка є зовнішньою для пасажирів. Проте Суд наголосив, що це визначення слід гнучко застосовувати після оцінки всіх обставин, пов'язаних із ушкодженнями пасажирів. У випадку із позивачкою, Суд прийшов до висновку, що оскільки ушкодження, безперечно, є наслідком власної внутрішньої реакції пасажирів на звичайну, нормальну та очікувану експлуатацію літака, це не було спричинено певною подією, то і стаття 17 Варшавської конвенції не може застосовуватися [75]. Таке розуміння поняття «подія» було зумовлено тим, що Суд застосував французьке тлумачення цього терміну [68, с.410].

Хоча комітет авіаційних експертів ще до прийняття Варшавської конвенції рекомендував навпаки розширити це поняття і викласти його таким чином, щоб покривався час, з моменту якого пасажир прибуває до аеропорту відправлення до

моменту, поки вони покинуть аеропорт місця прибуття [76]. Проте, як вбачається, такий підхід не знайшов відображення ані у Варшавській, ані в Монреальській конвенції.

Проте дослідники стверджують, що незважаючи на рішення у справі *Air France v. Saks* відбулася певна лібералізація поняття «подія» в контексті відповідальності перевізника. Зокрема, поняття «подія» розглядалися не лише в контексті наслідків порушення роботи повітряного судна чи його окремих систем, а й щодо пошкоджень внаслідок сексуального насильства з боку інших пасажирів, ситуацій із пасажирами, що перебувають у стані алкогольного сп'яніння, та смертей через тромбоз глибоких вен [68, с. 411]. Зокрема, у справі *Blansett v. Continental Airlines* суд прийшов до висновку, що ненадання перевізником інформації пасажирам про ризик тромбозу глибоких вен під час трансконтинентального рейсу було несподіваною або незвичною подією, відповідно відхиленням від звичайних обставин, тому може вважатися «подією» відповідно до положень Варшавської конвенції [77].

Проте у справі *Witty v. Delta Air Lines* двома роками пізніше поглянув на обов'язок перевізника повідомляти пасажирів повідомляти про ризик тромбозу по-іншому. Суд встановив, що федеральний закон передбачає вичерпний перелік попереджень про безпеку, про які перевізники зобов'язані проінформувати пасажирів і попередження про ризик тромбозу в цьому переліку не зазначене, тому на перевізника не можна покладати обов'язок про його повідомлення [78]. Вважаємо такий підхід більш раціональним, оскільки кожен пасажир має індивідуальні особливості і перевізники не в змозі створити список медичних попереджень для всіх категорій пасажирів. Саме тому, індивідуальна реакція пасажирів на польотні умови, зміну тиску, турбулентність тощо, якщо перевізник забезпечив стандарти безпеки, передбачені застосовним законодавством, не повинна визнаватися «подією» в контексті Варшавської чи Монреальської конвенції та бути підставою притягнення перевізника до відповідальності.

Таким чином, можна зробити висновок, що під час з'ясування, чи зобов'язаний перевізник відшкодовувати пасажиру тілесні ушкодження, що сталися на борту пасажирів, необхідно в кожному конкретному випадку з'ясовувати, чи були такі ушкодження пов'язані із помилками, допущеними перевізником, зокрема неправильною або необережною експлуатацією систем повітряного судна, чи є виключно реакцією пасажирів на звичайну експлуатацію судна.

Проте дослідниками було висунено таку думку, що якщо розглядати справу *Air France v. Saks* лише як вимогу про те, що «подія» може бути визнана такою лише за наявності несподіваної або незвичної ситуації – незалежно від будь-якого зв'язку з експлуатацією повітряного судна або авіацією загалом – означає ігнорувати як контекст рішення у справі *Air France v. Saks*, так і наміри розробників Варшавської конвенції. Авіаперевізники погодились взяти на себе відповідальність саме за авіаційні «події», а не за кожную травму, яка сталася на літаку або під час посадки чи висадки, і, звичайно, не травми, що виникають внаслідок щоденних, звичайних, очікуваних операцій літака та його персоналу [65, с.939].

Суди США, Великої Британії та Австралії мають різні підходи до застосування терміну «подія» під час розгляду справ. Зокрема, суди США, аналізуючи підстави відповідальності перевізника вирішують питання, чи була «*травма, отримана на борту незвичною або несподіваною подією або зовнішньою для пасажирів*» [79, с.13]. Натомість у Великій Британії вирішують питання «*чи була травма спричинена цією подією*» [79, с.13].

Існує практика визнання справ, в яких пасажирів травмувалися внаслідок дій інших пасажирів, зокрема у випадку упушення багажу з верхньої полиці. У справі *Lee v Air Canada* пасажир звернувся до суду за компенсацією шкоди у зв'язку з травмуванням багажем, упущеним іншим пасажиром. Бортпровідники у цей час були присутні, проте виконували інші обов'язки. Авіакомпанія просила суд закрити провадження у справі, оскільки ситуація, що відбулась на борту літака, не може вважатися «подією» в контексті Монреальської конвенції. Така позиція перевізника

була обґрунтована тим, що, по-перше, відсутній причинно-наслідковий зв'язок між діями перевізника та ушкодженнями пасажирів, а по-друге, пошкодження пасажирів були завдані іншим пасажиром. Проте суд такі доводи авіакомпанії не прийняв і зазначив, що не впевнений, що зокрема Монреальська конвенція вимагає наявності причинно-наслідкового зв'язку між діями, якими було заподіяно шкоду, та експлуатацією повітряного судна чи поведінкою членів екіпажу для того, щоб встановити наявність «події» відповідно до статті 17 Монреальської конвенції, в тому числі посилаючись і на справу *Air France v. Saks*, яка не містить жодних посилань на причинно-наслідковий зв'язок [80].

Як логічне та послідовне визначення поняття «подія» М. Мільде визначає, що це «подія, яка тісно пов'язана з експлуатацією повітряного судна» і водночас зазначає, що деякі судові рішення тлумачать цей термін у дуже вільній манері, яка «межує з абсурдом і позиціонує перевізника як страховика будь-якого можливого ризику», посилаючись на справу *Olympic Airways* [4, с. 344]. Для розуміння погляду пана Мільде, вважаємо за потрібне дослідити дану справу.

У справі *Olympic Airways v. Husain* пасажир, маючи схильність до алергічних реакцій та проблеми з дихальними шляхами, помер на борту у зв'язку з тим, що інші пасажирів палили в дозволеній зоні, а сигаретний дим спричинив задуху. Проте у цій справі визначальним є факт, що пасажир повідомляв про свій стан бортпроводниці, яка відмовилася забезпечити пасажирів інше місце, посилаючись на те, що літак був повний, хоча в рішенні суду міститься інформація про 11 вільних місць у літаку. Згідно з рішенням бортпроводниця повідомила пасажирів та супроводжуваних осіб, що можливо змінити місце, якщо цей пасажир самостійно домовиться з іншим пасажиром про обмін місцями без втручання бортпроводників [81].

Проте навіть за наявності медичної допомоги пасажир помер. Справа розглядалася судами всіх інстанцій, головним питанням, яке поставив собі Верховний Суд США було: чи може необґрунтована відмова авіакомпанії надати допомогу пасажирів, чиє самопочуття під час міжнародного рейсу погіршується, яка є

порушенням галузевих стандартів та власної політики авіакомпанії, вважатися «подією» у значенні статті 17 Варшавської конвенції [81].

Верховний Суд США беззаперечно зазначив, що у випадку відмови персоналом авіакомпанії надати медичну допомогу, яку вони відповідно в змозі надати, то має місце «подія» у розумінні статті 17 Варшавської конвенції. Під час визначення, чи належить ситуація, що сталася із пасажиром, до «події», суд, звичайно, звернувся до справи *Air France v. Saks*. Проте Суд зазначив, що ця ситуація є відмінною у зв'язку зі ставленням працівників авіакомпанії до пасажирів та його стану. Беручи за основу критерій «несподіваності або незвичності» події для пасажирів, Суд дійшов висновку, що поведінка бортпроводниці була несподіваною та незвичною для пасажирів, зовнішнім фактором. Зокрема, Верховний Суд наголосив, що причиною смерті пасажирів став не лише його медичний стан, але й бездіяльність та ненадання допомоги бортпроводницею [81]. Таким чином, Верховний Суд США визнав, що смерть пасажирів на борту, пов'язана із діями третіх осіб (інших пасажирів, які палили) у зв'язку з бездіяльністю перевізника може вважатися подією в контексті статті 17 Варшавської конвенції [81].

Погоджуємося з паном Мільде, який зазначав про занадто вільне тлумачення поняття «подія», проте вважаємо, що у випадку із *Olympic Airways v. Husain* Суд не лише дослідив наявність несподіваних чи незвичних дій для пасажирів, а проаналізував дії перевізника, зокрема встановив, що померлому пасажирові не було надано іншого місця, для задоволення або хоча б розгляду його прохання про безпечне місце здійснення перельоту жодних заходів вжито не було. Тому в цьому випадку не вбачаємо занадто широкого тлумачення поняття «подія».

### **3.4 Обмеження відповідальності перевізника у випадку завдання шкоди, що спричинила загибель або тілесне ушкодження**

Ганна Цірат стверджує, що

порівняння складу правопорушення за Варшавською та Монреальською конвенціями свідчить, що відбулася зміна у визначенні дій перевізника. Якщо за Варшавською конвенцією це мали бути дії або бездіяльність перевізника, вчинені з наміром заподіяти шкоду або нерозважливо та з усвідомленням їх наслідків, то за Монреальською конвенцією перевізник вже відповідав не тільки за свої неправомірні дії, але й за бездіяльність та недбалість [82, с.152].

Проте стаття 17 Монреальської конвенції, яка в загальному визначає відповідальність перевізника перед пасажиром, не може застосовуватися окремо. Із першого погляду видається, що стаття 17 Конвенції передбачає безумовну відповідальність перевізника. Хоча стаття 20 Монреальської конвенції встановлює перелік випадків, коли перевізник звільняється від відповідальності. Зокрема, до них належать: недбалість, неправомірні дії, чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, що сприяли завданню шкоди [21]. Проте стаття 20 Конвенції починається словами «Якщо перевізник доведе...», що свідчить про покладення тягара доказування неправомірності дій пасажирів саме на перевізника. Цей тягар доказування вважають *«тяжким, оскільки ст.20 є винятком із ст.17, а винятки мають тлумачитися дуже буквально»* [83, с.12].

Стаття 20 Варшавської конвенції додатково передбачає, що підставою звільнення перевізника від відповідальності є доведення ним вчинення всіх необхідних дій для уникнення шкоди або доведення неможливості життя таких заходів [3]. Ірен Ларсен із посиланням на Генріка Спекта приходить до висновку, що незважаючи на те, що ніби ця стаття є винятком із загального правила і дозволяє перевізнику довести, що він вчинив усі необхідні дії, щоб уникнути нещасного випадку, завдання шкоди пасажирів може тлумачитися таким чином, що оскільки шкода вже завдана, то необхідних заходів вжито не було. Така позиція говорить про те, що стаття 20 самотійно скасовує ті правила, які вона і встановила [83, с.13].

Щодо доведення вжиття всіх заходів перевізником думки наукової спільноти розходяться. Датська науковиця Ірен Ларсен, проаналізувавши підходи Лемуана, Літвін, Шово та Гедхейса, прийшла до висновку, що перший підхід, який існує:

відправлення повітряного судна в належному технічному стані та з кваліфікованим персоналом є достатнім підтвердженням вжиття всіх необхідних заходів, як це передбачено статтею 20 Монреальської конвенції [83, с.14]. Як другий підхід, аналізуючи Рісе, Ірен Ларсен виділяє те, що якщо певний випадок на борту вже стався, то невжиття перевізником всіх необхідних заходів презюмується. Такої позиції дотримувалися і суди протягом декількох десятиліть [83, с.14]. Вважаємо такий підхід недосконалим, оскільки в такому випадку стаття 20 Конвенції справді втрачає сенс і перевізник жодним чином не зможе довести, що вжив всіх необхідних заходів для гарантування безпеки пасажирів, а випадок, що стався, відбувся поза його волею та можливим контролем. Оскільки перевізники отримують сертифікати експлуатантів, регулярно проводять технічні огляди літаків, готують персонал, тобто забезпечують високі стандарти якості обслуговування та безпеки, покладати всю відповідальність за подію на авіакомпанію не є пропорційним та спотворює баланс інтересів між пасажиром та перевізником.

Монреальська конвенція передбачає 2 рівні відповідальності перевізника перед пасажиром за тілесні ушкодження або смерть. Перший рівень відповідальності стосується безумовної відповідальності перевізника перед пасажиром у розмірі до 100 000 СПЗ [21]. Вважається, що для позовів про відшкодування шкоди, ціна яких не перевищує 100 000 СПЗ, достатньо лише одного факту завдання шкоди, що Остроумов М.М. називає «*за принципом завдання*» [84, с.67]. Наявність вини перевізника в такому випадку не є обов'язковою, про що навіть зазначає ІКАО [85, с.1].

Перевізник може нести відповідальність і в сумі більшій, ніж 100 000 СПЗ. Частина 2 статті 21 Монреальської конвенції передбачає, що перевізник не несе відповідальності за тілесне ушкодження або смерть пасажирів в сумі, більшій, ніж 100 000 СПЗ, якщо доведе, що

- 1) така шкода не була заподіяна через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність перевізника або його службовців чи агентів; або

2) така шкода заподіяна виключно через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність третьої сторони [21].

У такому випадку перевізник у суді повинен доводити, що він ужив всіх необхідних заходів, щоб уникнути завдання такої шкоди або це з певних обставин, які теж необхідно доводити доказами в порядку, передбачено процесуальним законодавством країни, в якій розглядається справа. А оскільки кожного разу це може бути інша країна, відповідно – інше процесуальне законодавство, що значним чином ускладнює таке доведення для перевізника. Оскільки на перевізника покладений такий важкий тягар доказування, існує думка, що для перевізника довести свою правоту в суді в такому випадку є майже неможливим і йому, швидше за все, загрожує необмежена відповідальність перед пасажиром [86, с.148].

Таким чином, положення статті 20 Варшавської конвенції, яка підставою звільнення перевізника від відповідальності вбачала вжиття ним всіх необхідних заходів у Монреальській конвенції було трансформовано у відсутність недбалості чи бездіяльності перевізника [20, с.1173].

Таке формулювання статті 20 Монреальської конвенції створює відчуття нелімітованої відповідальності перевізника і можливості стягнути будь-яку суму. Зокрема, деякі дослідники зауважують, що це може дати можливість, наприклад, страховим агенціям стягувати з перевізника суми, що перевищують 100 000 СПЗ [20, с.1173]. На противагу цьому Остроумов М.М. зауважує, що відсутність обмежень у Монреальській конвенції не є чимось незвичним, пояснюючи це тим, що у випадку завдання шкоди або смерті пасажирів у багатьох країнах давно застосовувався принцип повного відшкодування [84, с.67]. Пояснюючи відсутність обмежень у Монреальській конвенції, Остроумов М.М. зазначає, що *«Монреальська конвенція, знімаючи обмеження відповідальності авіап перевізника, виключає зайві судові розгляди, робить непотрібними різні хитрощі позивача, пов'язані з його спробами довести умисел перевізника, який насправді є виключно рідкісною ситуацією»* [84, с.67].



Незважаючи на відсутність конкретної суми як обмеження відповідальності перевізника, його відповідальність все одно не безмежна. Під час застосування статей 17 і 21 Монреальської конвенції, зокрема під час визначення розміру збитків, необхідно обов'язково враховувати статтю 29 конвенції, яка передбачає, що при поданні будь-якого позову стосовно перевезення пасажирів незалежно від його підстави, що дозволяє нам логічно припустити можливість застосування цієї норми і до позовів про відшкодування шкоди, завданої тілесними ушкодженнями або смертю, відшкодуванню підлягає лише фактична шкода. Тому застосовуючи разом статті 17, 21 і 29 Монреальської конвенції можна зробити висновок, що відповідальність перевізника у ситуаціях щодо завдання пасажиру тілесної шкоди або його смерті обмежується фактичною шкодою, сума якої має бути доведена в судовому порядку.

### **3.5 Відшкодування моральної шкоди у світі: наукові погляди та судова практика**

Відшкодування моральної шкоди у позовах до перевізників було і є проблемним аспектом, з яким зіштовхувалися не лише суди України, а й без перебільшення – всього світу. Світова практика свідчить, що вимога відшкодування моральної шкоди могла бути не лише супутньою позовною вимогою, але єдиною та основною.

Така неоднозначність у світовій судовій практиці була пов'язана зокрема з тим, що до 1999 року, а саме до прийняття Монреальської конвенції, у сфері міжнародних повітряних перевезень діяв інший документ – Варшавська конвенція.

Стаття 17 Варшавської конвенції, яка передбачає, що перевізник відповідає за тілесні ушкодження, завдані пасажиру, не є настільки чіткою як ст.29 Монреальської конвенції. Це наштовхнуло науковців і суди на думку, чи включатиметься моральна шкода до таких тілесних ушкоджень. Із цього питання суд Нью-Йорка у справі *Husserl v Swiss Air Transport Company* за позовом пасажирки, літак якої було захоплено терористами, зазначив, що під тілесним ушкодженнями необхідно розуміти також

ментальні та психосоматичні ушкодження, фактично визнавши можливість відшкодування моральної шкоди за відсутності тілесних ушкоджень [87]. Проте у справі *Rosman v Trans World Airlines*, що містить аналогічні до попередньої справи обставини, Апеляційний суд Нью-Йорка проаналізував поняття «тілесні ушкодження», зазначивши, що термін «тілесні» у ст.17 Варшавської конвенції передбачає видимі, об'єктивні ушкодження і не охоплює моральні страждання, які не мають видимих проявів [88].

Неоднозначність в американській судовій практиці завершилася із ухваленням рішення у справі *Floyd v Eastern Airlines*. Позовні вимоги пасажирів склалися виключно з вимоги стягнути моральну шкоду, яку було спричинено невдалою посадкою. Верховний Суд США дійшов висновку, що виключно моральна шкода відшкодована пасажиру бути не може. Такий висновок був зроблений судом не лише на підставі тексту ст. 17 Варшавської конвенції, а й із урахуванням підготовчих матеріалів до конвенції та записів під час Варшавської конференції. Оскільки Варшавська конвенція була викладена лише французькою мовою, Верховний Суд для тлумачення поняття «*lesion corporelle*» звернувся також до словників, перекладів Варшавської конвенції, здійсненими іншими державами. Проаналізувавши все це, Суд дійшов висновку, що належним терміном для перекладу «*lesion corporelle*» є «*bodily injury*», саме тілесне ушкодження, яке не включає моральні чи психічні страждання. Суд виділив дві причини, чому моральну шкоду було свідомо відокремлено від тілесних ушкоджень: багато підписантів у той час не визнавали права на відшкодування моральної шкоди та укладачі конвенції не могли міркувати про наявність психічної травми за відсутності тілесних ушкоджень під час повітряних перевезень [89].

Для підтримання своєї позиції, Суд порівняв текст Варшавської конвенції із текстом Конвенції про міжнародні залізничні перевезення, положення якої містили чіткі посилання на можливість пасажирів звернутися до суду за відшкодуванням виключно моральної шкоди, яка не пов'язана із наявністю фізичних травм. Суд

зазначив, що якби укладачі Варшавської конвенції бажали надати пасажирам можливість подавати позови про відшкодування виключно моральної шкоди, вони б прямо про це зазначили [89].

Питання, чи може бути моральна шкода відшкодована за наявності тілесних ушкоджень, Судом не досліджувалось [89].

Проте незважаючи на прецедентну систему права США та фактично правило щодо відшкодування моральної шкоди, вироблене судом у справі *Floyd v. Eastern Airlines*, неоднозначності в судовій практиці продовжилися. Під час розгляду справи *Jack v. Trans World Airlines* один із окружних судів США назвав підхід, визначений у справі *Floyd v. Eastern Airlines* звуженим розумінням статті 17 Варшавської конвенції та обмеженням прав пасажирів [90]. Зазначена справа цікава для нас тим, що в ній Суд виділив всі існуючі на той час концепції щодо відшкодування моральної шкоди:

- 1) неможливість відшкодування моральної шкоди навіть за наявності фізичних ушкоджень;
- 2) відшкодування всіх моральних страждань лише за умови наявності тілесних ушкоджень;
- 3) можливість відшкодування лише тих моральних страждань, які напряду пов'язані із подією, за наявності тілесних ушкоджень. До таких належать страждання, які особа зазнала під час або після того, як зазнала тілесних ушкоджень, що унеможлиблює відшкодування шкоди за страх за своє життя;
- 4) можливість відшкодування лише моральних страждань, які походять від тілесних ушкоджень [90].

Рішення у справі *Floyd v. Eastern Airlines* було проаналізовано багатьма дослідниками. Одна з них, Ліза Фромм, зазначає, що законодавство Франції на момент складення тексту Варшавської конвенції передбачало можливість відшкодування виключно моральної шкоди. Оскільки конвенцію складали французькі юристи, знайомі із вищезазначеною практикою, вони не бачили сенсу виокремлювати моральну шкоду як окрему підставу відшкодування шкоди [91, с.434].

Ганна Цірат зазначає, що українське законодавство також передбачає компенсацію моральної шкоди виключно за наявності зв'язку із тілесними ушкодженнями і суди України повинні дотримуватися практики відмови у задоволенні позову про стягнення компенсації виключно за моральну шкоду. Проте вона припускає, що розвиток медицини в майбутньому може призвести до можливості лікарів встановлювати зв'язок моральних страждань особи із біологічними процесами і її мозку, таким чином доводячи наслідки моральних страждань для фізичного здоров'я [92, с.185].

Американський адвокат Каннінгем, аналізуючи Варшавську та Монреальську конвенції, міжнародну судову практику, також зазначає про практику, що пасажери мають право на відшкодування моральної шкоди, якщо вона прямо пов'язана із тілесними ушкодженнями [93, с.36].

Український юрист Олексій Бурчевський зазначає, що незважаючи, що Конвенція забезпечує рівні права для пасажирів різних країн, проте *«доводити розмір збитків потрібно у місцевих судах згідно із законодавством відповідної юрисдикції, що призводить до суттєвих розбіжностей у розмірах компенсацій, які врешті-решт отримують пасажери»* [94]. На підтримання цього аргументу наводяться приклади США і Східної Європи, де відшкодування розміру збитків діаметрально відрізняється [94]. У зв'язку із застосуванням місцевого законодавства також можуть відрізнятися стандарти доказування розміру збитків [94]. Тому пан Бурчевський прийшов до висновку, що *«Монреальська конвенція передбачає можливість відшкодування лише за «тілесне ушкодження», не передбачаючи можливості для відшкодування ментальних розладів»* [94].

У Великій Британії судова практика пішла шляхом визнання можливості відшкодування болю, завданого фізичним ушкодженнями. Цікавим є погляд на моральні страждання, які у свою чергу спричинили тілесні ушкодження, наприклад, викидень або серцевий напад. У Великій Британії побутує практика визнання таких ситуацій як задоволення критерію наявності *«bodily injury»* [79, с.18].

Датська науковиця Ірен Ларсен наголошує, що Монреальська конвенція не внесла жодних значних змін до статті 17 Варшавської конвенції, оскільки поняття «bodily injury» замінено не було [83, с.38]. Єдиної думки щодо того, як відшкодувати та чи відшкодовувати взагалі не було навіть серед укладачів Монреальської конвенції: деякі з них пропонували включити можливість стягувати моральну шкоду навіть за відсутності тілесних ушкоджень, більшість виступала проти цього, третій погляд був надати розширене тлумачення поняттю «bodily injury» і включити таким чином моральну шкоду [83, с.38].

Деякі науковці розглядають моральну шкоду як таку, що прямо не зазначена як виняток в ст.29 Монреальської конвенції, а тому вважають її відшкодування можливим за умови, що це не суперечить принципам відшкодування, зазначеним у конвенції [95, с.1167]. Хоча інші правники розглядають положення ст.29 Монреальської конвенції як доктрину винятковості, згідно з якою позов про відшкодування шкоди може бути поданий виключно на основі положень Монреальської конвенції, які не передбачають стягнення моральної шкоди [96, с.771].

### **3.6. Еволюція української судової практики щодо відшкодування моральної шкоди**

Оскільки значна частина позовів стосується не лише стягнення вартості перевезення або компенсації, а й стягнення з перевізника моральної шкоди, вважаємо за потрібне проаналізувати українську судову практику з цього питання.

Суди не завжди враховували вищезазначене положення Монреальської конвенції і тлумачили її, як зазначено вище. Спочатку практика йшла шляхом відмови пасажирам у відшкодуванні моральної шкоди, проте не на підставі Монреальської конвенції. Наприклад, Верховний Суд у рішенні від 29 квітня 2009 року у справі № 6-28003СВ07 за позовом пасажирів, якому було відмовлено в перевезенні, до авіакомпанії «Аеросвіт» відмовив пасажирів у відшкодуванні моральної шкоди на тій

підставі, що це не передбачено ані Правилами повітряних перевезень, ані самим договором повітряного перевезення. Суд звернувся до Закону України «Про захист прав споживачів», що свідчить про те, що він визнав його застосування до відносин повітряного перевезення, проте не обґрунтував, на якій підставі він не застосував його, тому не вважаємо надану аргументацію судом переконливою [97].

Вважаємо за потрібне відзначити правову позицію ВССУ, яку він висловив в Ухвалі від 19 вересня 2012 року у справі №6-42512св11, відповідачем у якій була авіакомпанія «British Airways». Суд, нарешті вдало проаналізувавши співвідношення національного та міжнародного законодавства, зазначив, що

співпадають положення Варшавської і Монреальської Конвенцій в частині обмеження відповідальності міжнародних повітряних перевізників, за нормами, що зазначені в цих документах. Розміри відповідальності перевізника обмежені реальними матеріальним збитками, що не можуть перевищувати встановлені розміри. Немайнова (моральна) відповідальність та відповідальність за непрямі або побічні збитки міжнародними нормативними актами не передбачена [98].

Ця правова позиція ВССУ буде цитуватися в багатьох рішеннях українських судів, ставши певним орієнтиром. Так, після цього будуть кілька рішень, в яких суди не враховують, скоріше навіть відкрито ігнорують Монреальську конвенцію, а застосовують лише Закон України «Про захист прав споживачів», проте такі рішення є доволі поодинокими і наразі практика йде шляхом врахування положень Монреальської конвенції.

Приблизно в однаковий час із ухваленням попередньої Ухвали ВССУ приймає інше, абсолютно протилежне рішення – Ухвалу від 14 листопада 2012 року у справі № 6-28970св12 за позовом пасажир до авіакомпанії «Аерофлот-російські авіалінії». У зазначеній Ухвалі ВССУ взяв до уваги лише ст.19 Монреальської конвенції, якою передбачено, що перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні [99]. Проаналізувавши виключно цю статтю, ВССУ дійшов висновку, що пасажир унаслідок затримки повітряного перевезення, має право на відшкодування як матеріальної, так і моральної шкоди. Не є зрозумілим,

чому ВССУ не звернувся до ст.29 Монреальської конвенції, а обмежився лише статтею, яка є загальною щодо ст.29 конвенції.

Заслуговує уваги справа №761/36162/16-ц, в якій пасажир вимагав стягнення моральної шкоди в розмірі 150 000 грн. з авіакомпанії British Airways у зв'язку із невчасним поверненням йому коштів за квиток. Цікавим є те, що пасажир сам не дотримався всіх необхідних процедур для здійснення повернення, що спричинило затримку. Пасажир обґрунтував моральну шкоду тим, що

внаслідок неповернення коштів він зазнав душевних страждань, оскільки був змушений постійно хвилюватися у зв'язку з втратою значної суми коштів, у нього порушились звичні життєві зв'язки, так як необхідно було витратити додатковий час для підготовки претензій до відповідача, до банку та інших установ [100].

Під час першого розгляду справи суди всіх інстанції, на нашу думку, обґрунтовано, із посиланням на Правила повітряних перевезень та Монреальську конвенцію відмовили у відшкодуванні моральної шкоди. Наразі справа розглядається Київським апеляційним судом, куди Верховний Суд направив справу для розгляду в частині, зокрема, і стягнення моральної шкоди [101]. Рішення у цій справі для перевізників є надзвичайно важливим, оскільки висновки суду щодо можливості чи неможливості стягнути моральну шкоду у зв'язку з невчасним поверненням коштів пасажиру (навіть за умови допущення ним помилок) будуть взяті за основу під час вирішення аналогічних спорів.

У 2018 році Верховний Суд, розглядаючи позов пасажирів до ПрАТ «Міжнародні авіакомпанії України» зробив висновок щодо можливості відшкодування моральної шкоди:

...між сторонами склалися договірні відносини з приводу повітряних перевезень. Встановивши договірний характер правовідносин сторін, суди залишили поза увагою те, що ані ПК України, ані Конвенцією, а також Правилами або умовами укладених між сторонами договорів не передбачено відшкодування моральної шкоди у правовідносинах з повітряного перевезення пасажирів [102].

Проте незважаючи на такий висновок, українські суди, на жаль, не завжди обізнані із положеннями Монреальської конвенції та її ексклюзивністю, тому іноді все ще трапляються випадки відшкодування моральної шкоди пасажиром щодо випадків не тілесних ушкоджень, а скасування рейсу. Зокрема, Київський апеляційний суд у справі №753/6832/20 за позовом пасажир до авіакомпанії «Скайап» про стягнення збитків у зв'язку із затримкою рейсу визнав таку можливість. Позивачі стверджували, що *«моральні страждання полягають у виникненні та тривалості у позивачів неприємних тяжких відчуттів, за яких вони та малолітні діти пережили надзвичайний емоційний дискомфорт та стрес»* [103]. Суд першої інстанції відмовив у задоволенні моральної шкоди, посиляючись на положення ЦК України та Постанову Пленуму Верховного суду України «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» №5 від 31.05.1995 р. [104]. Київський апеляційний суд, навпаки, прийшов до висновку про необхідність стягнення моральної шкоди, посиляючись на Закон України «Про захист прав споживачів» і визнав, що позивачі зазнали моральних страждань внаслідок *«непередбачуваної та необґрунтованої затримки вильоту більш ніж на 7 годин»* [103].

Проте і українським судам, хоч не так часто, як американським та європейським, проте доводиться аналізувати можливість стягнення моральної шкоди у випадках, що не стосуються скасування, затримки рейсу чи відмови в перевезенні. У 2019 році Верховний Суд аналізував, чи підлягає задоволенню вимога позивача щодо задоволення моральної шкоди у ситуації, коли внаслідок пролиття на нього бортпровідницею окропу, він отримав опіки трьох ступенів. Для перевізника логічним був аргумент, що Варшавська та Монреальська конвенції не містять прямого посилання на можливість відшкодування моральної шкоди, а тому вона не повинна бути компенсована пасажиром. Проте Верховний Суд, проаналізувавши положення цих конвенцій, погодився із висновком апеляційного суду, що відсутність прямої вказівки на можливість відшкодування моральної шкоди *«не виключає право пасажир на відшкодування заподіяної йому моральної шкоди, внаслідок отриманих ним фізичних*



*страждань, розмір якої у сукупності з заподіяною йому майновою шкодою не може перевищувати розмір відшкодування, визначеного Монреальською і Варшавською конвенціями та Умовами договору повітряного перевезення» [105]. Така практика відповідає і міжнародній практиці, і відіграє компенсаційну функцію для пасажирів, який зазнав фізичних і моральних страждань. Проте вважаємо, що у випадку, якщо суд прийшов до висновку про необхідність відшкодування пасажиру моральної шкоди, її розмір має бути визначений дуже обережно, щоб забезпечувати баланс між правами пасажирів та перевізника і відповідати принципу пропорційності.*

Проте Суд у вищезазначеній справі пішов далі – вирішив дослідити природу статті 20 Варшавської та статті 17 Монреальської конвенції як статей, що визначають основи відповідальності перевізника і дійшов висновку, що ці статті *«не мають чіткого розмежування заподіяної шкоди на майнову і моральну, що не виключає відповідальність авіаперевізника за заподіяну пасажирів моральну шкоду на борту повітряного судна» [105].*

Такий висновок відповідає світовій практиці, із ним погоджуємося, у попередніх підрозділах було обґрунтовано, чим, зокрема якими термінологічними недоліками, викликана така невідповідність. Проте в цій справі суд застосував і Варшавську, і Монреальську конвенцію, не зазначивши, яка з них регулює відносини, що склалися між сторонами, та не мотивувавши, яка підлягає застосуванню.

\*\*\*

Отже, для того, щоб притягнути перевізника до відповідальності, необхідна відповідність вимогам статті 17 Монреальської конвенції. Для того, щоб мати право на відшкодування, обставини, що стаються із пасажиром, повинні відповідати поняттю «подія», визначення якого в Монреальській конвенції відсутнє, проте виробилось судовою практикою. Така «подія» повинна обов'язково статися на борту літака або під час посадки чи висадки. Критерії віднесення ситуації до посадки та

висадки також вироблені судовою практикою. Монреальська конвенція передбачає два рівні відповідальності перевізника перед пасажиром. Якщо на першому рівні відповідальність перевізника обмежена, то другий рівень жодних обмежень не передбачає.

Монреальська конвенція встановлює певні обмеження на компенсаційні стягнення з перевізника, яких мають дотримуватися суди: відповідальність перевізника обмежена сумою фактичних збитків, пеня, неустойка та інші витрати, які не стосуються фактичних збитків, відшкодуванню не підлягають.

Відшкодування моральної шкоди все ще є спірним питанням, щодо якого наразі у світі відсутній консенсус. Іноземна судова практика свідчить, що моральна шкода може бути відшкодована перевізником виключно за наявності тілесної шкоди. Українські суди дійшли аналогічної думки, проте все ще трапляються прикрі випадки відшкодування моральної шкоди у випадку скасованого рейсу із посиленнями на положення Закону України «Про захист прав споживачів», які фактично суперечать Монреальській конвенції.

## РОЗДІЛ 4. ПІДСУДНІСТЬ СПРАВ ПРОТИ ПЕРЕВІЗНИКІВ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ

### 4.1. Юрисдикційні правила, встановлені Монреальською конвенцією

Варшавська та Монреальська конвенції обидві регулюють питання юрисдикції спорів проти перевізників. Як і ст.28 Варшавської конвенції, ст.33 Монреальської конвенції передбачає, що позов проти перевізника може бути поданий до суду:

- 1) за місцем знаходження перевізника;
- 2) за місцем знаходження центру управління;
- 3) за місцем, де він має офіс, за посередництвом якого був укладений договір; або
- 4) місця призначення [3, 21].

Частина 1 статті 33 Монреальської конвенції передбачає ідентичні юрисдикційні правила [21]. Проте частина 2 встановлює додаткове правило щодо юрисдикції для позовів, що виникли стосовно шкоди, заподіяної в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів. Такі позови можуть додатково подаватися до суду на території держави-сторони, в якій пасажир на момент події має основне й постійне місце проживання [21]. Це правило увійшло в практику під назвою «п'ята юрисдикція» [106, с.720].

Проте для подання позову до суду держави постійного місця проживання, необхідно задовольняти наступні критерії. По-перше, держава повинна бути саме основним місцем проживання. По-друге, з або до цієї держави повинні виконуватися рейси перевізника. Факт використання власних літаків не є визначальним. По-третє, у цій державі 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 [21].

Однією із причин створення «п'ятої юрисдикції» називають необхідність включення код-шерингових договорів до визначення [106, с.720], оскільки непоодинокими є випадки, коли пасажир замовляє квиток, наприклад, на офіційному веб-сайті Авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», проте фактичним перевізником буде Авіакомпанія «Роза вітрів» на підставі договору між цими компаніями. У такому випадку для пасажирів не є визначальним фактичний перевізник, для подання позову в країні його постійного перебування йому достатньо статусу перевізника за договором.

США підтримували впровадження «п'ятої юрисдикції», оскільки це надало громадянам та резидентам країни захищати свої права в судах США, які відомі своїми значними сумами відшкодувань [106, с.721].

Правила п'ятої юрисдикції не абсолютні, зокрема розглянемо авіакатастрофу рейсу 9525, який виконувався авіакомпанією Germanwings. Цим рейсом летіло 144 особи, лише 3 з яких були громадянами США. Тому лише щодо трьох із цих осіб міг бути поданий позов до суду США за умови, що вони відповідали критеріям, переліченим у Монреальській конвенції. Як єдине місце розгляду справи щодо відшкодування у зв'язку з авіакатастрофою, суд США не міг бути обраний [107, с.11].

У практиці існувати випадки, коли позивачі намагалися залучити компанію-виробника повітряних суден співвідповідачем з метою уникнення застосування юрисдикції, встановленої Варшавською чи Монреальською конвенцією. Зокрема, у справі *Societe Kenya Airways v Airbus SAS* спадкоємці померлих пасажирів звернулися із позовом до авіакомпанії Kenya Airways, залучивши співвідповідачем французьку компанію-виробника літаків «Airbus». Позивачі стверджували, що оскільки співвідповідачем є французька компанія, то правила підсудності можуть визначатися згідно із французьким процесуальним законодавством. Проте суд відмовився застосувати положення національного законодавства на підставі, що положення ст.28 Варшавської конвенції (ст.33(1) Монреальської конвенції) є обов'язковими до

застосування і не передбачають можливості для позивачів обирати інші юрисдикції, ніж ті, що передбачені Конвенцією [108, с.336].

Як буде зазначено в пункті 4.3 цієї роботи, Монреальська конвенція регулює лише країну звернення до суду, коли справа вже потрапила до суду, застосовуються процесуальне законодавство відповідної країни.

Жодної градації серед п'яти можливих опцій не передбачено, тобто фактично всі п'ять юрисдикцій є однаковими і не мають переваг одна перед одною. Право обрати суд, до якого звертатися із позовом до перевізника, належить позивачу. Варшавська, як і Монреальська конвенція не встановлює правил, а відповідно і обмежень, щодо передачі справи на розгляд іншому суду, який є більш відповідний для розгляду такої справи.

Проте в доктрині загального права існує концепція «*Forum non conveniens*», яка з латинської перекладається як «невідповідний суд». Змістом цієї доктрини є право суду відмовитися визнати юрисдикцію над певною справою і розглядати її, якщо існує більш відповідний суд, який може розглянути цю справу. Фактично визначається, що можна передати справу до суду, якому вона «ближча», зважаючи на суб'єктивні обставини в кожній окремій справі [41, с.327]. Така практика більш розповсюджена в судах США, до яких звертаються позивачі, які проживають закордоном, проте згідно зі ст.33 Монреальської конвенції мають право звернутися із позовом до перевізника до суду США.

У 1996 році Боїнг 747 авіакомпанії Trans World Airlines вибухнув невдовзі після вильоту з аеропорту Нью-Йорк, більшість пасажирів рейсу були французами. Представники позивачів звернулися до Окружного суду США в південному окрузі Нью-Йорка із позовом до компанії «Боїнг» та авіакомпанії Trans World Airlines [109]. Відповідачі наголошували, що справу повинен розглядати саме суд Франції на підставі *forum non conveniens*, оскільки французьке законодавство не передбачає можливості відшкодування штрафних збитків у такій ситуації [41, с.330]. Суд наголосив, що частина перша статті 28 Варшавської конвенції повинна

застосовуватися в поєднанні з частиною другою цієї статті, яка передбачає застосування місцевого процесуального законодавства, тому оскільки доктрина *forum non conveniens* передбачена процесуальним законодавством США, вона може бути застосована. Проте суд не відмовився розглядати дану справу, незважаючи на наявність гарантій з боку компанії «Боїнг» та авіакомпанії Trans World Airlines, що вони звернуться до суду Франції самостійно. Підставою цього стала наявність значного публічного інтересу в цій справі, зокрема катастрофа сталася неподалік від місцезнаходження суду, а «розслідування причин катастрофи було надзвичайно масштабним та дорогим, таким, що спожило енергію та ресурси багатьох адміністративних установ уряду США та штату Нью-Йорк. Конгрес провів слухання, а віце-президент Гор очолив президентську комісію з питань катастрофи» [109]. Значну роль зіграло те, що і виробник повітряного судна, і перевізник обидва зареєстровані та знаходяться в США.

Незважаючи на те, що суд не задовольнив клопотання про відмову припинити розгляд справи, визначальним є факт визнання судом можливості застосування доктрини *forum non conveniens* разом із Варшавською конвенцією.

Проте в іншій справі *Nosaka v. United Airlines, Inc.* пасажери здійснювали переліт з Токіо до Гаваї, і в Тихому океані сталася турбулентність. У зв'язку з цим пасажери звернулися до суду США із позовом до перевізника. Перевізник просив суд припинити розгляд справи, оскільки її має розглядати суд Японії, посилаючись на те, що «кожен позивач живе в Японії, працює в Японії, є громадянином Японії, отримував медичну допомогу (якщо вона надавалась), і якщо він зазнав збитків, це відбулося саме в Японії» [41, с.333]. Суд першої інстанції таке клопотання задовольнив, дійшовши висновку, що чотири опції, які має позивач для звернення з позовом, не забороняють суду припинити розгляд такого позову, якщо існує більш підходяща юрисдикція [41, с.333]. Проте суд апеляційної інстанції дійшов протилежного висновку, проаналізувавши не лише текст Варшавської конвенції, а й її мету – забезпечення однакового застосування норм Конвенції. А застосування доктрини *forum non*

*conveniens* суперечить меті Конвенції та підриває єдність. Апеляційний суд навіть проаналізував матеріали Монреальської конференції, на якій представники США прямо пропонували доповнити частину 4 статті 33 Монреальської конвенції прямим посиланням на можливість застосування доктрини *forum non conveniens*, проте пропозиції делегатів враховані не були [110]. Тому суд дійшов висновку, що відмова розглядати справу буде протирічити меті Варшавської конвенції. Також, вбачаємо, що такий висновок базується на тому, щоб не створювати спорів між юрисдикціями: якщо позивач звернувся до одного з судів відповідно до конвенцій, цей суд і повинен розглядати справу, не беручи до уваги, чи є більш доречна юрисдикція.

Хоча текст Варшавської конвенції неоднозначний, цілі її складання, історія Конвенції, а також докази того, як сторони розуміють та трактують питання в інших договорах та інших судах, переконують нас, що договірні сторони не мали наміру дозволити доктрині *forum non conveniens* заперечувати право позивача обрати суд, до якого звертатися, якщо він передбачений Варшавською конвенцією [110].

Відтак, Монреальська конвенція передбачає п'ять країн, до суду яких позивач може подати позов проти перевізника. Конкуренція між Монреальською конвенцією та національним законодавством, зокрема щодо того, чим визначена країна суду, а чим конкретний суд в межах країни, буде досліджена в підрозділі 4.3 цієї роботи.

#### **4.2 Правила підсудності щодо справ проти перевізників, встановлені українським законодавством**

Стаття 30 ЦПК України встановила виключну підсудність для справ проти перевізників – позови до перевізників, що виникають з договорів перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, пред'являються за місцезнаходженням перевізника [111]. Проте, на жаль, в українській судовій практиці існують прикрі випадки ігнорування положень закону. Ухвалою Баришівського районного суду Київської області від 24 травня 2019 року було відкрито провадження у справі

№355/771/19 за позовом особи до Товариства з обмеженою відповідальністю «Авіакомпанія Скайап» про захист прав споживачів, припинення дії, яка порушує право та примусове виконання обов'язку в натурі [112]. Незважаючи на те, що судом було встановлено місцезнаходження відповідача, яке передбачає підсудність Дарницькому районному суду міста Києва всіх справ, що виникають з договору повітряного перевезення, Баришівський районний суд Київської області у складі судді Литвиненко норми ЦПК України проігнорував.

Окрім цього, ч.5 ст.28 ЦПК України встановлено альтернативну підсудність для позовів про захист прав споживачів – вони можуть пред'являтися за зареєстрованим місцем проживання чи перебування споживача або за місцем заподіяння шкоди чи виконання договору [111]. Незважаючи на те, що виключна підсудність не може конкурувати із альтернативною, серед науковців побутують думки, що оскільки справи за позовами пасажирів до перевізників виникають як спори, пов'язані із захистом прав споживачів, необхідно застосовувати правила альтернативної підсудності [113, с.144]. Така позиція також обґрунтовується слабкішим відносно авіакомпанії статусом споживача і як фінансовою, так і організаційною складністю участі у справі. Організаційна складність обґрунтована неможливістю або значним ускладненням взяти участь у справі у випадку проживання пасажирів і місцезнаходження авіакомпанії в різних містах. У такому випадку застосування виключної підсудності буде не ефективним судовим захистом прав споживача [113, с.142].

Із такою позицією не погоджуємося. По-перше, виключна підсудність *«виключає правомірність застосування будь-якої іншої підсудності. Відповідно до неї пред'явлення позовів у деяких справах можливе тільки у точно визначеному законом суді»* [114, с.35]. Тому якщо законом встановлена виключна підсудність для справ проти перевізника, споживач, незважаючи на свій особливий статус, не має права застосувати альтернативну підсудність, замість виключної. По-друге, авіакомпанії в основному прагнуть врегулювати спір із пасажиром у претензійному порядку із



пропозицією справедливої компенсації [34, с.4]. Такі претензії пасажирів здебільшого можуть подати, заповнивши форму на веб-сайті перевізника. Таким чином, споживачі завжди мають додаткову можливість врегулювати спір із перевізником, а судовий захист є останньою ланкою в цьому, тому правила виключної підсудності не можуть вважатися такими, що обмежують права пасажирів на судовий захист.

#### **4.3. Проблема кумулятивного застосування Монреальської конвенції та Цивільного процесуального кодексу України**

У судовій практиці існують випадки, коли суди, посилаючись на Монреальську конвенцію, відкривають провадження у справі проти перевізника не за його місцезнаходженням.

Це пов'язано з тим, що у ч.1 ст.33 Монреальської конвенції зазначено, що 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 [21].

Солом'янський районний суд міста Києва у справах №760/9296/19 та №760/9293/19 за позовами пасажирів проти Авіакомпанії «Ernest» відкрив провадження. Після отримання клопотання про передачу справи за підсудністю до суду за місцезнаходженням представництва, суд у справі №760/9293/19 ухвалив передати справу до Подільського районного суду міста Києва, оскільки в Подільському районі знаходиться представництво Авіакомпанії «Ernest» [115]. Проте у справі №760/9296/19 суд відмовив Авіакомпанії «Ernest» у задоволенні клопотання про передачу справи до Подільського районного суду міста Києва, обґрунтовуючи це положеннями ст.33 Монреальської конвенції, яка, на відміну від ЦПК України, підлягає застосуванню в даному випадку, і регулює в тому числі і країну суду [116].

Проте виникають питання, якими мають бути дії суду, який отримав справу передану за підсудністю, проте така справа повинна розглядатися іншим судом згідно з вимогами ЦПК України: передавати справу за підсудністю до «правильного» суду, задовольняючи клопотання перевізника, чи все одно розглядати її, керуючись ч.1 ст.32 ЦПК України, яка говорить, що спори між судами про підсудність не допускаються.

Київський апеляційний суд, аналізуючи таку ситуацію, прийшов до висновку, що вдруге передавати справу за підсудністю не можна, оскільки це вважається спорами про підсудність між судами та, відповідно, порушує норми ЦПК України [117]. Припускаємо, що такий висновок зроблений, щоб забезпечити розгляд справи у розумний строк і не допустити передання справи за підсудністю необмежену кількість разів. Проте з іншого боку в такому випадку справа буде розглянута складом суду, що не передбачений законом, а суддя зобов'язаний забезпечити кожній особі розгляд його справи судом, до юрисдикції якого вона віднесена процесуальним законом [118].

Саме тому порушення суддею норм процесуального права під час здійснення правосуддя, що унеможливило реалізацію учасниками судового процесу наданих їм процесуальних прав та виконання процесуальних обов'язків або призвело до порушення правил щодо юрисдикції або складу суду є однією з підстав притягнення судді до дисциплінарної відповідальності [118]. Рішенням Першої Дисциплінарної палати Вищої ради правосуддя від 15 листопада 2019 року №3002/1дп/15-19, що було підтримано рішенням Вищої ради правосуддя №3628/0/15-19 від 24.12.2019 суддю Баришівського районного суду Київської області було притягнуто до відповідальності за те, що нею

не було належним чином досліджено позовну заяву та додані до неї документи, не встановлено природу правовідносин, що виникли між позивачем та відповідачем, не враховано специфіку заявлених позовних вимог на предмет вирішення питання підсудності позовної заяви саме Баришівському районному суду Київської області, проігноровано імперативну норму ЦПК України, що регулює питання виключної підсудності цивільних справ, зокрема які стосуються договорів перевезення [119, 120].

Погоджуємося, що недопустимість спорів про підсудність означає, що суд, якому передана справа, не має права відмовити у прийнятті надісланої до нього справи [121], проте не передбачає безумовного розгляду справи, якщо вона цьому суду не підсудна відповідно до ЦПК України. На суддю покладений обов'язок перевіряти дотримання позивачем правил підсудності й у випадку виявлення порушення цих правил – вчиняти дії, передбачені ЦПК України з метою забезпечення розгляду справи судом, встановленим законом. До таких дій належить, зокрема, і передання справи за підсудністю на розгляд іншому суду, якщо справа належить до територіальної юрисдикції (підсудності) іншого суду. Тому вважаємо, що суддя, отримавши справу, яка була передана за підсудністю, зобов'язаний дотримуватися правил підсудності, і у випадку неправильного її визначення, передати справу іншому суду, тому положення ст.32 ЦПК України не позбавляють суд права передати справу іншому суду, якщо це передбачено законом.

Тим більше, в Україні існує практика передання справ за підсудністю вдруге після передання їх за підсудністю вперше до неправильного суду. Зокрема, справу №199/4619/20-ц справу за позовом пасажирів до авіакомпанії було передано за підсудністю до Печерського районного суду міста Києва [122]. В ухвалі від 12 листопада 2020 року у справі №199/4619/20-ц Печерський районний суд міста Києва дійшов висновку, що справа цьому суду не підсудна і передав справу за підсудністю до суду за місцезнаходженням перевізника до Подільського районного суду міста Києва, посилаючись на правила виключної підсудності та рішення ЄСПЛ, що стосуються принципу «належного здійснення правосуддя» та ефективного захисту прав [123].

Стаття 33 Монреальської конвенції має назву «Юрисдикція» і вважаємо, що вона регулює країну суду, до якої особа може звернутися із позовом, а не підсудність справи конкретному суду в цій країні. Дана позиція підтверджується тим, що ч.4 ст.33 Конвенції передбачає, що процедура визначається законом, який застосовує суд, до якого подано позов. Тобто, ст.33 Монреальської конвенції встановлює, що особа може

звернутися до суду країни місця призначення перевезення, а не конкретного суду, в межах підсудності якого знаходиться аеропорт, до якого подорожує пасажир. Як Варшавська, так і Монреальська не намагаються регулювати процесуальні аспекти розгляду справи в місцевому суді, навпаки обидві конвенції стоять на позиції, що застосуванню підлягають процесуальні норми, якими керується суд, що розглядає справу [41, с.329]. Такі погляди не є, дослідники чітко наголошують, що Монреальська конвенція не встановлює конкретний суд, вона регулює лише країну – суд в межах країни Конвенція визначити не вповноважена. Зокрема, Малкольм Кларк розглядає обставини, схожі до справ №760/9293/19 та №760/9296/19, зазначаючи, що коли країна має юрисдикцію на підставі критерію «місця призначення», то вирішувати, чи таким «місцем призначення» є вся держава (що дає право звернутися в будь-який суд за вибором пасажирів), окремий її штат (у федеративних державах) чи інша адміністративно-територіальна одиниця, має вирішувати виключно місцеве процесуальне законодавство [55, с.173].

Тому, приходимо до висновку, що Конвенція, визначивши країну суду, залишає закону країни суду вирішувати підсудність справи конкретному суду. Отже, Монреальська конвенція не має переваги над ст.30-31 ЦПК України в питанні вирішення підсудності справи, оскільки вони регулюють абсолютно різні питання: Конвенція – країну суду, а ЦПК України – конкретний суд в межах України.

Тому суди України мають керуватися Монреальською конвенцією, визначаючи, чи підсудна справа суду України взагалі. У випадку, якщо підсудна, то суди під час відкриття провадження у справі і визначення, чи до правильного суду України було подано позов, мають керуватися нормами ЦПК України, зокрема, і нормами про виключну підсудність. Надалі необхідно керуватися ст.30 ЦПК України, яка визначає виключну підсудність позовів до перевізника за місцем його знаходження.

Проте Україна не є єдиною державою, де виникають протиріччя щодо застосування Монреальської конвенції та національного законодавства. Як зазначає Ганна Цірат

у питанні обмеження національного процесуального закону нормами Варшавської та Монреальської конвенції серед країн-учасниць цих конвенцій відсутній уніфікований підхід. Європейські та британські суди вважають, що спори з міжнародного повітряного перевезення розглядаються за правилами юрисдикції, визначеної конвенцією, і обсяг юрисдикційних положень процесуального права країни місця розгляду спору є підпорядкованим положенням конвенції, тоді як американські та російські суди вважають за можливе застосування місцевого процесуального права без будь-яких обмежень [82, с.233].

\*\*\*

Отже, Монреальська конвенція встановлює 5 видів юрисдикції, якими може скористатися пасажир при поданні позову до перевізника. Проте Монреальська конвенція встановлює лише країну суду, конкретний суд в межах України визначається згідно з ЦПК України.

Усі позови до перевізника, що стосуються договору повітряного перевезення повинні подаватися до суду за місцезнаходженням перевізника. У випадку отримання позову судом, що не уповноважений розглядати таку справу, він зобов'язаний в порядку ст.31 ЦПК України передати справу за підсудністю. У випадку наявності в Україні представництва іноземного перевізника, позови до перевізника можуть подаватися до суду за місцезнаходженням представництва.

## ВИСНОВКИ

На підставі аналізу теоретичних напрацювань, законодавства, що застосовується до договорів авіап перевезень, судової практики можна зробити наступні висновки.

1. Авіаційне право як доволі молода галузь права почала формуватися лише близько 100 років тому. Протягом 70 років міжнародні повітряні перевезення регулювалися Варшавською конвенцією, яка стала першим міжнародним актом у сфері повітряних перевезень, об'єднала більше 100 держав і запровадила єдині правила щодо документів, які дають право на перевезення, підстав позову, юрисдикції та позовної давності. Проте головним її досягненням вважається обмеження відповідальності перевізника як забезпечення захисту молодій галузі від надмірних стягнень.

2. Гаазький протокол, Гвадалахарська конвенція, Монреальські протоколи вже не задовольняли потреби суспільства, тому шляхом вирішення протиріч стало прийняття нового документу – Монреальської конвенції, яка об'єднала в собі всі досягнення Варшавської системи і намагалася вирішити суперечності, які існували за 70 років судової практики. Незважаючи на всі свої позитивні аспекти, Монреальська конвенція містить і недоліки, які вирішуються здебільшого судами.

3. Правове регулювання повітряних перевезень не обмежується застосуванням до правовідносин одного документу, воно має здійснюватися шляхом кумулятивного поєднання Правил повітряних перевезень, Повітряного кодексу України, правил і регулювань перевізника, а також Монреальської конвенції, яка має превалююче значення у питаннях міжнародного повітряного перевезення. Невирішеним питанням є наразі застосування українських Правил повітряних перевезень до іноземних перевізників, здебільшого це вирішується щодо кожного окремого випадку і перевізника із застосуванням угод про повітряне сполучення.

4. Монреальська конвенція передбачає 2 рівні відповідальності перевізника, на перший погляд встановлюючи обмеження такої відповідальності. Проте якщо буде

доведено умисел перевізника чи усвідомлення настання негативних наслідків для пасажирів, межі такої відповідальності стираються і вона фактично стає необмеженою. Багато понять, які застосовані в Конвенції, зокрема «accident» (подія), «embarking or disembarking» (посадка чи висадка), «bodily injury» (тілесне ушкодження) не мають чітких дефініцій, їхнє значення можна знайти в судовій практиці (здебільшого судів США) та навіть прослідкувати еволюцію понять.

5. У позовах до авіакомпаній щодо договорів повітряного перевезення відшкодуванню підлягають лише фактичні збитки, пеня та інші штрафні санкції відшкодуванню не підлягають. Якщо щодо пені серед науковців та практиків сумнівів немає, то щодо відшкодування моральної шкоди дискусії тривають.

6. Однозначної позиції щодо відшкодування моральної шкоди наразі немає. Єдине, що можна знайти спільного в судовій практиці – можливість відшкодування моральної шкоди за наявності тілесних ушкоджень. Такі складнощі пов'язані із включенням до Монреальської конвенції поняття «bodily injury», яке не дає однозначності щодо намірів укладачів Конвенції.

7. Відшкодування моральної шкоди може вважатися таким, що відповідає Монреальській конвенції, якщо буде доведено умисел перевізника на порушення договору перевезення, а відповідно і завдання шкоди пасажирів.

8. У справах, де пасажирів було завдано тілесної шкоди, міжнародна та українська судова практика йде шляхом відшкодування моральної шкоди пасажирів, проте трапляються поодинокі випадки присудження пасажирів компенсації за моральну шкоду у разі скасування рейсу чи відмови в перевезенні.

9. Оскільки Монреальська конвенція передбачає зовсім інші правила, ніж Закон України «Про захист прав споживачів», на який часто посилаються пасажирів як підстави для стягнення з авіакомпаній моральної шкоди і пені, то підлягає застосуванню саме Конвенція.

10. Єдиним документом, що дає право пасажирів на перевезення є квиток, а бронювання є лише попереднім замовленням місця, що законодавчо не є підставою

для перевезення пасажирів. Трансферні та транзитні пасажирів з метою скористатися безвізовими транзитними режимами повинні надавати перевізнику квиток на наступний рейс. Саме пасажирів є відповідальними за отримання всіх необхідних для подорожі документів, включаючи медичні довідки. Авіакомпанії мають обов'язок перевіряти документи пасажирів та відмовляти їм у перевезенні у випадку відсутності необхідних документів. Такі права перевізників зумовлені фінансовою відповідальністю перевізника, зокрема, накладенням штрафів, а іноді навіть і обов'язком повертати пасажирів до країни відправлення за власний кошт.

11. Питання підсудності розглядалося в цій роботі, оскільки останнім часом в українській судовій це питання стало досить гостро: пасажирів наполягають на застосуванні правил підсудності, яка призначена для споживачів, перевізники наполягають на застосуванні виключної підсудності. Незважаючи на деякі рішення, які помилково і занадто буквально тлумачать Монреальську конвенцію, більшість судів доходять одного висновку: підсудність позовів проти перевізників є виключною, альтернативна підсудність за вибором позивача не застосовується. Проте єдиного рішення, як вчиняти суду, до якого передали справу за підсудністю із порушенням правил підсудності, наразі не існує. В українській судовій практиці виробилося два підходи: згідно з першим суд не повинен порушувати правила виключної підсудності і тому зобов'язаний передати цю справу третьому суду, згідно з другим – суд зобов'язаний розглянути таку справу навіть із порушенням правил виключної підсудності, аби не допустити спорів про підсудність, які не допускаються згідно із законом.

12. Проаналізувавши положення Монреальської конвенції, доходимо висновку, що під час визначення країни, до якої має право звернутися позивач із позовом до перевізника необхідно керуватися ст.33 Монреальської конвенції. Конкретний суд в межах країни визначається згідно з національним законодавством.

13. Позови, що стосуються шкоди життю та здоров'ю, можуть бути подані за місцем постійного проживання позивача. Ця новела Монреальської конвенції увійшла



в історію як «п'ята юрисдикція». Проте право подати позов до суду за місце постійного проживання позивача не є абсолютним, для того, щоб ним скористатися, необхідно виконати вимоги ст.33 Конвенції.

14. Загалом, існує багато проблемних аспектів щодо регулювання повітряних перевезень, яка стають проблемними вже на етапі претензій пасажирів та судового розгляду справи. В Україні на даний момент ця галузь не є розвиненою, ґрунтовні доктринальні напрацювання відсутні, проте з кожним роком стає все більше судових рішень, що дозволяє формувати певні позиції судових органів з окремих питань. Окремо маємо зауважити, що під час аналізу української судової практики з усіх питань, які були досліджені в цій роботі, в переважній більшості випадків рішення судів першої інстанції були набагато більш «якісні» та аргументовані, ніж рішення судів апеляційної, та, на здивування, Верховного Суду, які своїми рішеннями, що суперечать фактичним обставинам справи, продемонстрували своє небажання формувати правові позиції із проблемних питань.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Звіт Голови Державної авіаційної служби України за 2019 рік. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit\\_2019/zvit-2019-avia.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-avia.pdf) (дата звернення 09.05.2021).
2. Milde M. “Warsaw System” and the 1999 Montreal Convention. International Conference. *Contemporary Issues in air Transport, Air Law & Regulation* (25 April 2008, New Delhi, India).
3. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_181](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181) (дата звернення 09.05.2021).
4. Мильде, М. Международное воздушное право и ИКАО. Институт AERONHELP. 2017. 430 с.
5. Teo, Jack Cheng Chuah. Breaking Convention: When is a Carrier's Limit of Liability under the Warsaw Convention Broken-Beyond Beryl Claire Clarke & (and) ORS v. Silkair (Singapore) PTE Ltd. Singapore Academy of Law Journal. 2003. Vol.15. P.1-29
6. Speciale, R.C. Fundamentals of Aviation Law. The McGraw-Hill Companies, Inc. 2006. 362 p.
7. Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 р. від 28 вересня 1955 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_562#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562#Text) (дата звернення 09.05.2021).
8. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором від 18 вересня 1961 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_130#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130#Text) (дата звернення 09.05.2021).
9. Bartsch, Ronald. International aviation law: a practical guide. Routledge. 2018. 424 p.

10. Protocol to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the protocol done at the Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City, on 8 March 1971. URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/guatemala1971.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
11. Weigand T. A. The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight. Massachusetts Law Review. 2000. P. 175-190.
12. Current lists of parties to multilateral air law treaties. URL: <https://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx> (дата звернення 09.05.2021).
13. Additional Protocol no. 1 to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929 signed at Montreal on 25 September 1975. URL: <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.montreal.protocol.1.1975/doc.html> (дата звернення 09.05.2021).
14. Additional protocol no. 2 to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the protocol done at the Hague on 28 September 1955 signed at Montreal on 25 September 1975. URL: <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.montreal.protocol.2.1975/portrait.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
15. Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocols done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971. URL: <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.montreal.protocol.3.1975/doc.html> (дата звернення 09.05.2021).

16. Rapoport, D. E., Ephraimson-Abt, H. A 73-Year Odyssey: The Time Has Come for a New International Air Liability System. *Issues in Aviation Law and Policy*. 2001. P.151-183.
17. Additional Protocol No. 4 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended By the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975. URL: <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.montreal.protocol.4.1975/doc.html> (дата звернення 09.05.2021).
18. ICAO data on Convention for the unification of certain rules for international carriage by air done at Montreal on 28 May 1999. URL: [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf) (дата звернення 09.05.2021).
19. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Закон України 17 грудня 2008 року. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2009, N 15, ст.201. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/685-17#Text> (дата звернення 09.05.2021).
20. De Leon P. M., Eyskens W. The Montreal convention: analysis of some aspects of the attempted modernization and consolidation of the Warsaw system. *Journal of Air Law and Commerce*. 2000. Vol.66. Issue 3. P. 1155-1186. URL: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1588&context=jalc> (дата звернення 09.05.2021).
21. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594) (дата звернення 09.05.2021).
22. Hamilton S. J., Nilsson S. *Practical Aviation & Aerospace Law*. Aviation Supplies & Academics, Inc, 2015. 502 p.

23. McKay J. The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity. *Case Western Reserve Journal of International Law*. 2002. Vol.34. Issue 1. P. 73-101.
24. Vepkhvadze T. International regulation of air carriage. *European Scientific Journal*. 2012. Vol.8. Issue 2. P.58-63.
25. Gardner G.A., McSharry B.C. The Montreal Convention: The scam jet of aviation law. Wilson Elser Moskowitz Edelman&Dicker LLP. 2006. URL: [https://www.wilsonelser.com/files/repository/MontrealConvention\\_April2006.pdf](https://www.wilsonelser.com/files/repository/MontrealConvention_April2006.pdf) (дата звернення 09.05.2021).
26. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затверджені наказом Державної авіаційної служби України №1239 від 26.11.2018 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19> (дата звернення 09.05.2021).
27. Kasatkina A.S. A Carrier`s Liability under the Contract for International Air Transportation of Passengers and Luggage: An Analysis of International Treaties and Applicable domestic law. *Czech Yearbook of International Law*. 2015. Vol. VI. P.95-110.
28. Регламент (ЄС) N 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирам у разі відмови в посадці, відміні або тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) № 295/91» від 11.02.2004. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912#Text) (дата звернення 09.05.2021).
29. Case of Air Baltic Corporation AS v. Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba. (2016). Court of Justice of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62014CJ0429&from=EN> (дата звернення 09.05.2021).
30. Case of Emirates Airlines — Direktion für Deutschland v Diether Schenke. (2008). Court of Justice of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

[content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62007CJ0173&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62007CJ0173&from=EN) (дата звернення 09.05.2021).

31. Case of The Queen on the application of: International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association v Department for Transport. (2006). Court of Justice of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62004CJ0344&from=en> (дата звернення 09.05.2021).
32. Deviatnikovaitė I. The Montreal Convention of 1999 and Regulation No 261/2004 in the EUCJ and National Case Law. Baltic Journal of Law & Politics. (2018). Vol. 11. Issue 1. P. 21-47. URL: [https://www.researchgate.net/publication/327959533\\_The\\_Montreal\\_Convention\\_of\\_1999\\_and\\_Regulation\\_No\\_2612004\\_in\\_the\\_EUCJ\\_and\\_National\\_Case\\_Law](https://www.researchgate.net/publication/327959533_The_Montreal_Convention_of_1999_and_Regulation_No_2612004_in_the_EUCJ_and_National_Case_Law) (дата звернення 09.05.2021).
33. Про захист прав споживачів: Закон України від 12 травня 1991 року. №1023-XII. Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР). 1991. № 30. Ст. 379. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення 09.05.2021).
34. Гук А. Р. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень. URL: [http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2367/Huk\\_Pozovy%20pasazhyriv%20do%20aviapereviznykiv.pdf?sequence=3&isAllowed=y](http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2367/Huk_Pozovy%20pasazhyriv%20do%20aviapereviznykiv.pdf?sequence=3&isAllowed=y) (дата звернення 09.05.2021).
35. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/3393-17> (дата звернення 09.05.2021).
36. Постанова пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» №5 від 12 квітня 1996 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96> (дата звернення 09.05.2021).

37. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 року №254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 09.05.2021).
38. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року №435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення 09.05.2021).
39. Постанова Верховного Суду від 18 березня 2020 року. Справа №761/13278/18-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/88495000> (дата звернення 09.05.2021).
40. Постанова Верховного Суду від 05 лютого 2020 року. Справа № 243/9071/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87732927> (дата звернення 09.05.2021).
41. Lewis M.R. The Lawfare of Forum Non Conveniens: Suits by Foreigners in U.S. Courts for Air Accidents Occurring Abroad. Journal of Air Law and Commerce. 2013. Vol.78. Issue 2. P.319-380. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147637627.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
42. Цірат Г.В. Перевізні суперечки. Міжнародна конвенція як єдина нормативна підстава врегулювання спору із заподіяння шкоди у міжнародному повітряному перевезенні. Юридична газета. 2018. №45 (647). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/mizhnarodne-pravo-investiciyi/perevizni-superechki.html> (дата звернення 09.05.2021).
43. ICAO Core Principles On Consumer Protection. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/CorePrinciplesBrochure.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
44. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Держави Катар про повітряне сполучення від 19.10.2011. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/634\\_005#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/634_005#Text) (дата звернення 09.05.2021).

45. Рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 грудня 2019 року. Справа №640/1628/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/86700170> (дата звернення 09.05.2021).
46. Постанова Шостого апеляційного адміністративного суду від 07 липня 2020 року. Справа №640/1628/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90347097> (дата звернення 09.05.2021).
47. Riđanović B. Liability for payment of immigration penalties in international carriage—INAD passengers. URL: <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=569083126081090020080013019115068069001048040012083025025001127122091115110066014093010036118001110127006066118019123019002106110004053058052085087017124005095127028020037050000125081124070123066123124075091121090075006064122073070105119064103089118084&EXT=pdf&INDEX=TRUE> (дата звернення 09.05.2021).
48. Гук А.Р., Терещенко М.І. Турагент, авіаперевізник та аеропорт: хто за що відповідальний? Юридична газета. 2019. №47. С. 9, 14-15. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/turagent-aviapereviznik-ta-aeroport-hto-za-shcho-vidpovidalniy.html> (дата звернення 09.05.2021).
49. Радчук О. П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. Форум права. 2015. №2. С. 144-151. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FULLA=&2\\_S21STR=FP\\_index.htm\\_2015\\_2\\_26](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FULLA=&2_S21STR=FP_index.htm_2015_2_26) (дата звернення 09.05.2021).
50. Білоусов В. М. Проблеми правового регулювання повітряних перевезень пасажирів та багажу в Україні. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2012. №3. С. 5-9. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FULLA=&2\\_S21STR=Npnau\\_2012\\_3\\_3](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FULLA=&2_S21STR=Npnau_2012_3_3) (дата звернення 09.05.2021).



51. United Kingdom: Immigration and Asylum Act 1999 URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/33/section/40> (дата звернення 09.05.2021).
52. General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage) of Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft. URL: [https://www.lufthansa.com/content/dam/lh/documents/common/terms-and-conditions/terms-of-service/abb\\_03-2021\\_EN.pdf](https://www.lufthansa.com/content/dam/lh/documents/common/terms-and-conditions/terms-of-service/abb_03-2021_EN.pdf) (дата звернення 09.05.2021).
53. Ухвала Апеляційного суду міста Києва від 18 серпня 2016 року. Справа №761/22245/15-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/61136109> (дата звернення 09.05.2021).
54. Постанова Верховного Суду від 01 серпня 2018 року. Справа №761/22245/15-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75894093> (дата звернення 09.05.2021).
55. Clarke M. A. Contracts of carriage by air. Second edition. L.: Informa Law from Routledge, 2010. 304 p.
56. Мамчур Л. В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2012. №3. С.27-32. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FULLA=&2\\_S21STR=Npnau\\_2012\\_3\\_7](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FULLA=&2_S21STR=Npnau_2012_3_7) (дата звернення 09.05.2021).
57. Постанова Київського апеляційного суду від 15 травня 2019 року. Справа №761/21756/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82967039> (дата звернення 09.05.2021).
58. Ухвала Верховного Суду від 12 вересня 2019 року. Справа №761/21756/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/84229794> (дата звернення 09.05.2021).
59. Постанова Київського апеляційного суду від 06 листопада 2019 року. Справа №761/13278/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/85442909> (дата звернення 09.05.2021).

60. Рішення Шевченківського районного суду міста Києва від 09 грудня 2020 року. Справа №761/42412/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/93577669> (дата звернення 09.05.2021).
61. Ухвала Київського апеляційного суду від 03 лютого 2021 року. Справа №761/42412/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94623268> (дата звернення 09.05.2021).
62. General Conditions of Carriage for passengers and baggage of Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM). URL: [https://www.klm.com/travel/it\\_en/images/General\\_Conditions\\_of\\_Carriage\\_IT\\_English\\_tcm517-430603.pdf](https://www.klm.com/travel/it_en/images/General_Conditions_of_Carriage_IT_English_tcm517-430603.pdf) (дата звернення 09.05.2021).
63. Постанова Київського апеляційного суду від 07 лютого 2019 року. Справа №758/13154/17. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79865132> (дата звернення 09.05.2021).
64. Терещенко М. Пасажир проти авіаперевізника: огляд актуальної судової практики. Юридична газета. 2020. №20 (726). С.30-31.
65. Weigard T.A. Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention. American University International Law Review. 2001. Vol. 16. Issue 4. P.891-968.
66. Case of Laor v Air France. (1998). U.S. District Court for the Southern District of New York. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/31/347/2516152/> (дата звернення 09.05.2021).
67. Grems K. C. Punitive Damages under the Warsaw Convention: Revisiting the Drafters' Intent. American University Law Review. 1991. Vol. 41. Issue 1. P.141-182
68. DiGiacomo D. The End of an Evolution: From Air France v. Saks to Olympic Airways v. Husain - The Term "Accident" under Article 17 of the Warsaw Convention Has Come Full Circle. Pace International Law Review. 2004. Vol. 16. Issue 2. P. 409-445.
69. Baden N.K. The Japanese Initiative on the Warsaw Convention. Journal of Air Law and Commerce. 1995. Vol.61. Issue 2. P. 437-466.

70. Порівняльна таблиця до проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження змін до «Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу». URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2020/06/PORIVNYALNA-TABLITSYA-3.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
71. Case of Day v. Trans World Airlines. (1975). U.S. District Court for the Southern District of New York. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/393/217/1452594/> (дата звернення 09.05.2021).
72. Luongo N.E. ACTS OF TERRORISM IN AIRPORTS. AIR CARRIERS, STATES AND AIRPORT OPERATORS LIABILITY AND SECURITY DUTY. Journal of Airport Management. 2010. P. 1-26. URL: <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=937027118025007090071068095068086002015011046006095011102005004125086118098068020112012063127057051019035112089105122091107084038047089019092069113001001030066001028055062004105125021120091068122009114112103092082097004029076065127022077089086093110105&EXT=pdf&INDEX=TRUE> (дата звернення 09.05.2021).
73. Kovudhikulrungsri L. HUMAN RIGHTS IN THE SKY: WEIGHING HUMAN RIGHTS AGAINST THE LAW ON INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR. European Journal of Legal Studies. 2018. Vol. 11. Issue 1. P. 39-66.
74. Липець Л. В. Правові аспекти повітряного транспортування вагітних, народження дітей на борту повітряного судна та особливості визначення їх громадянства. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2015. № 4. С. 18-22.
75. Case of Air France v Saks. (1985). US Supreme Court. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/> (дата звернення 09.05.2021).
76. Case of McCarthy v. Northwest Airlines, Inc. (1995). United States Court of Appeals, First Circuit. URL: <https://casetext.com/case/mccarthy-v-northwest-airlines-inc#p315> (дата звернення 09.05.2021).

77. Case of *Blansett v. Continental Airlines, Inc.* (2002). United States District Court, S.D. Texas, Galveston Division. URL: <https://casetext.com/case/blansett-v-continental-airlines> (дата звернення 09.05.2021).
78. Case of *Witty v. Delta Air Lines, Inc.* (2004) United States Court of Appeals, Fifth Circuit. URL: <https://casetext.com/case/witty-v-delta-air-lines-inc> (дата звернення 09.05.2021).
79. Dempsey P.S. Accidents & Injuries in International Air Law: The Clash of the Titans. *The Korean Journal of Air & Space Law and Policy*. 2009. Vol. 24. Issue 2. P.235-270.
80. Case of *Lee v Air Canada*. (2017). United States District Court, S.D. New York. URL: <https://www.leagle.com/decision/infeco20170210967> (дата звернення 09.05.2021).
81. Case of *Olympic Airways v Husain*. (2004). US Supreme Court. URL: <https://www.justice.gov/osg/brief/olympic-airways-v-husain-amicus-merits> (дата звернення 09.05.2021).
82. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції. дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2019. 497 с.
83. Larsen I. Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999. *Juridisk Institut School of Business and Social Sciences*. 2002. P.1-42. URL: <https://law.au.dk/fileadmin/Jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
84. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. 268 с.
85. Administrative package for ratification of or accession to the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air, done at Montreal on 28 May 1999. Information on the instrument and main reasons for ratification. URL: [https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99\\_en.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf) (дата звернення 09.05.2021).

86. Ripley R. F. A Bright Day Dawns in International Air Carrier Liability: The New Montreal Convention. *International Journal of Applied Aviation Studies*. 2003. Vol. 3. Issue 1. P. 143-152.
87. Case of *Husserl v. Swiss Air Transport Company*. (1972) United States District Court, S. D. New York. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/351/702/2594725/> (дата звернення 09.05.2021).
88. Case of *Rosman v. Trans World Airlines*. (1974) Court of Appeals of the State of New York. URL: <https://casetext.com/case/rosman-v-trans-world-airlines> (дата звернення 09.05.2021).
89. Case of *Floyd v. Eastern Airlines, Inc.* (1991) US Supreme Court. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/> (дата звернення 09.05.2021).
90. Case of *Jack v. Trans World Airlines*. (1994). U.S. District Court for the Northern District of California. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/854/654/1954886/> (дата звернення 09.05.2021).
91. Fromm, L. M. *Eastern airlines v. Floyd: Airline passengers denied recovery for emotional distress under the Warsaw Convention*. *Akron Law Review*. 1991. Vol. 25:2. P.425-437. URL: <https://www.uakron.edu/dotAsset/c4ef50fc-2138-4f04-b665-65d212029944.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
92. Цират А.В. Возмещение морального вреда в соответствии с Варшавской и Монреальской конвенциями. *Legea si viata*. Octombrie 2014. С.182-186. URL: <http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2014/10-2/46.pdf> (дата звернення 09.05.2021).
93. Cunningham, M. The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. 2008, Vol. 41. Issue 4. P. 1-40. URL: <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=63408710309802001810009012302611707005502203006703803506606907011800310207607511607310701302003500503111608611802810100600611801703606606501112311508707300900311706705304>

[9066071000088029090102064116111078022099122023098091104089089023019011109078070118&EXT=pdf](https://www.researchgate.net/publication/3639553) (дата звернення 09.05.2021).

94. Бурчевський О. Політ проблемний: відповідальність авіаперевізників перед пасажирами. Юридична газета. 2017. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/polit-problemniy-vidpovidalnist-aviapereviznikiv-pered-pasazhirami.html> (дата звернення 09.05.2021).
95. De Leon P. M., Eyskens W. The Montreal convention: analysis of some aspects of the attempted modernization and consolidation of the Warsaw system. Journal of Air Law and Commerce. 2000. Vol.66. Issue 3. P. 1155-1186. URL: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1588&context=jalc> (дата звернення 09.05.2021).
96. Koning I. Disabling of the EC Disability Regulation: Stott v. Thomas Cook Tour Operators Ltd. in the Light of the Exclusivity Doctrine. European Review of Private Law. 2014. Vol. 22. Issue 5. P. 769-786. URL: [https://www.researchgate.net/publication/270277365\\_The\\_Disabling\\_of\\_the\\_EC\\_Disability\\_Regulation\\_Stott\\_v\\_Thomas\\_Cook\\_Tour\\_Operators\\_Ltd\\_in\\_the\\_Light\\_of\\_the\\_Exclusivity\\_Doctrine](https://www.researchgate.net/publication/270277365_The_Disabling_of_the_EC_Disability_Regulation_Stott_v_Thomas_Cook_Tour_Operators_Ltd_in_the_Light_of_the_Exclusivity_Doctrine) (дата звернення 09.05.2021).
97. Рішення Верховного Суду України від 29 квітня 2009 року. Справа № 6-28003СВ07. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/3639553> (дата звернення 09.05.2021).
98. Ухвала Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 19 вересня 2012 року. Справа №6-42512св11.
99. Ухвала Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 14 листопада 2012 року. Справа № 6-28970св12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/27629862> (дата звернення 09.05.2021).
100. Рішення Шевченківського районного суду міста Києва від 07 грудня 2016 року. Справа №761/36162/16-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/63491323> (дата звернення 09.05.2021).

101. Постанова Верховного Суду від 10 лютого 2021 року. Справа №761/36162/16-ц.  
URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95213097> (дата звернення 09.05.2021).
102. Постанова Верховного Суду від 30 січня 2018 року. Справа №175/4013/14. URL:  
<https://reyestr.court.gov.ua/Review/72044294> (дата звернення 09.05.2021).
103. Постанова Київського апеляційного суду від 08 лютого 2021 року. Справа  
№753/6832/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94790193> (дата звернення  
09.05.2021).
104. Рішення Дарницького районного суду міста Києва від 30 вересня 2020 року.  
Справа №753/6832/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92542811> (дата  
звернення 09.05.2021).
105. Постанова Верховного Суду від 16 жовтня 2019 року. Справа №753/2229/16-ц.  
URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85033495> (дата звернення 09.05.2021).
106. Pradhan D. The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering  
American or Wandering Everybody. Journal of Air Law and Commerce. 2003. Vol. 68.  
Issue 4. P. 717-730. URL:  
<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1675&context=jalc> (дата  
звернення 09.05.2021).
107. Gipson Jr, R. R. Can Lufthansa Successfully Limit its Liability to the Families of the  
Victims of Germanwings flight 9525 Under the Montreal Convention? 2015. URL:  
<https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=892021069022074115010005126100013027046046027006021088088119073104126091076124065100042043032127010016111026099026089083076125058002092069092006119022102122096000090033061066003069017014006028027071091080074095064098065097075031124091068004075106121122&EXT=pdf&INDEX=TRUE> (дата звернення 09.05.2021).
108. Tang Z. S. Aviation jurisdiction and protection of passengers. European Journal of  
Consumer Law—Revue Européenne De Droit De La Consommation. 2011. P.331-355.  
URL:  
<https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=33708711202201912707808811509510>



[6096026053039083011038109066124093105089025009017088117005020100112003037103029015070111119123017058004084007091110089125075064011093023050020125091001101104086121083104102064070004126085107077095004075074115091064082&EXT=pdf](https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/65/207/2425578/) (дата звернення 09.05.2021).

109. Case in re Air Crash Off Long Island New York, On July 17, 1996. (1999). U.S. District Court for the Southern District of New York. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/65/207/2425578/> (дата звернення 09.05.2021).
110. Case of Hosaka v. United Airlines Inc. (2002). United States Court of Appeals, Ninth Circuit. URL: [https://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1003192.html#footnote\\_2](https://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1003192.html#footnote_2) (дата звернення 09.05.2021).
111. Цивільний процесуальний кодекс України: Закон України від 18.03.2004 №1618-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, №40-41, 42, ст.492. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15> (дата звернення 09.05.2021).
112. Ухвала Баришівського районного суду Київської області від 24 травня 2019 року. Справа №355/771/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81954759> (дата звернення 09.05.2021).
113. Осіпова О. О. Підсудність справ за позовами споживачів до перевізників: альтернативна чи виключна? Правовий вісник Української академії банківської справи. 2012. №1(6). С.141-145 URL: [https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/57694/7/Osipova\\_consumer.pdf;jsessionid=A7B3823386839FE9029826CC17F4A948](https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/57694/7/Osipova_consumer.pdf;jsessionid=A7B3823386839FE9029826CC17F4A948) (дата звернення 09.05.2021).
114. Єфімов О. Правові засади підсудності цивільних справ. Юридична Україна. 2015. №6. С.29-39. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FLA=&2\\_S21STR=urykr\\_2015\\_6\\_7](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FLA=&2_S21STR=urykr_2015_6_7) (дата звернення 09.05.2021).



115. Ухвала Солом'янського районного суду міста Києва від 30 жовтня 2019 року. Справа №760/9293/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/85335307> (дата звернення 09.05.2021).
116. Ухвала Солом'янського районного суду міста Києва від 22 листопада 2019 року. Справа №760/9296/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/86242232> (дата звернення 09.05.2021).
117. Постанова Київського апеляційного суду від 25 лютого 2021 року. Справа №176/31/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95228035> (дата звернення 09.05.2021).
118. Про судоустрій і статус суддів. Закон України від 2 червня 2016 року. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2016, № 31, ст.545. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#top> (дата звернення 09.05.2021).
119. Рішення Першої Дисциплінарної палати Вищої ради правосуддя від 15 листопада 2019 року №3002/1дп/15-19 «Про притягнення до дисциплінарної відповідальності судді Баришівського районного суду Київської області Литвиненко О.Л.». URL: <https://hcj.gov.ua/doc/doc/804> (дата звернення 09.05.2021).
120. Рішення Вищої Ради Правосуддя від 25 грудня 2019 року №3628/0/15-19 «Про залишення без змін рішення Першої Дисциплінарної палати Вищої ради правосуддя від 15 листопада 2019 року № 3002/1дп/15-19 про притягнення судді Баришівського районного суду Київської області Литвиненко О.Л. до дисциплінарної відповідальності». URL: <https://hcj.gov.ua/doc/doc/1435> (дата звернення 09.05.2021).
121. Коментар до Цивільного процесуального кодексу України. URL: <https://legalexpert.in.ua/komkodeks/gpk/93-gpk/4759-117.html> (дата звернення 09.05.2021).

122. Ухвала Амур-Нижньодніпровського районного суду міста Дніпропетровська від 20 липня 2020 року. Справа №199/4619/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90479513> (дата звернення 09.05.2021).
123. Ухвала Печерського районного суду міста Києва від 12 листопада 2020 року. Справа №199/4619/20-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92911214> (дата звернення 09.05.2021).