

Андрій Гук. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень

Останніми роками на фоні зростання об'ємів міжнародних авіаперевезень зростає й кількість позовів пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародного авіаперевезення пасажирів та їхнього багажу. Найбільш частими є випадки затримки рейсів, втрата стиковки у пункті пересадки пасажирів внаслідок затримки рейсу, анулювання рейсів, втрата чи затримка багажу тощо.

Як свідчить практика судового розгляду таких позовів, пасажирів та їхні юристи припускаються ряд типових помилок в обґрунтуванні своїх вимог, суттєво завищують суми претензій до авіаперевізників. У даній статті пропонується аналіз таких позовних заяв, їх судового розгляду та рекомендації, які допоможуть більш кваліфіковано та об'єктивно обґрунтовувати вимоги пасажирів. Насамперед, варто окреслити коло основних нормативно-правових актів, які регулюють відносини міжнародного повітряного перевезення пасажирів та багажу.

1. Законодавство, яке регулює відносини міжнародного повітряного перевезення пасажирів та багажу

Найпоширенішою помилкою позивачів при пред'явленні претензій та позовів до авіаперевізника є посилання на Монреальську конвенцію для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 29 травня 1999 року. Справа в тому, що Україна ще не приєдналась до цієї конвенції. Крім того, на даний момент Монреальську конвенцію не ратифіковано навіть мінімально необхідною кількістю країн для набрання нею чинності (на підтвердження даного факту див. чинний документ ІКАО «Статус конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 01.11.2001 року, який доступний у вітчизняних правових базах). Таким чином, відносини міжнародного повітряного перевезення надалі продовжують регулюватись Варшавською конвенцією для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, яка ратифікована Верховною радою України та вступила в дію на території України 14.11.1959 р. (надалі – *Варшавська конвенція*). Однак не зважаючи на те, що Монреальська конвенція ще не набрала чинності, деякі авіаперевізники, турбуючись про позитивний імідж пропонують компенсації, передбачені цією конвенцією (такі компенсації є більшими в порівнянні з Варшавською конвенцією).

Іншим важливим нормативно-правовим актом, який регулює міжнародні повітряні перевезення є Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Державіаслужби №187 від 14.03.2006 року (набрали чинності з 24.06.2006 року).

Саме два зазначені вище нормативно-правові акти, на думку автора, повинні бути визначальними для обґрунтування вимог пасажирів. Однак, як показує практика, саме посиланням на Варшавську конвенцію та на Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу у позовах приділяється другорядна роль. Основний

акцент юристи, які представляють пасажирів, роблять на посилання до Цивільного кодексу України, Повітряного кодексу України та Закону України «Про захист прав споживачів». З цього приводу варто підкреслити, що відповідно до ч.2 статті 10 чинного Цивільного кодексу 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». Аналогічну норму містить ч.2 ст.19 Закону України «Про міжнародні договори України». Варшавська конвенція містить концептуально інші правила відповідальності перевізників, ніж Цивільний кодекс України чи інші акти цивільного законодавства (Повітряний кодекс України, Закон України «Про захист прав споживачів» тощо). Тому норми Варшавської конвенції мають пріоритет перед нормами актами цивільного законодавства України. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу розроблені з урахуванням положень Варшавської конвенції та умов договору перевезення вантажів, установлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту («Air Waybill — conditions of contract», IATA, Resolution 600b), а також на виконання Повітряного кодексу України та Закону України «Про захист прав споживачів» (див. Розділ 1 Правил). Тобто Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу є спеціальним галузевим нормативно-правовим актом, який відповідає Варшавській конвенції, правилам IATA та не суперечить Цивільному кодексу України чи іншим актам цивільного законодавства.

Повітряний кодекс України не містить конкретних детальних норм щодо відповідальності авіаперевізників та відсилає до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу (частина 1 статті 62). А Закон України «Про захист прав споживачів» взагалі часто не підлягає застосуванню до відносин міжнародного авіаперевезення. Зокрема, у випадках, коли авіаквитки придбані не на території України. Адже відповідно до ч.1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» споживачі мають права, передбачені цим законом, під час придбання, замовлення або використання продукції, *яка реалізується на території України*, для задоволення своїх особистих потреб.

Крім того, авіаперевезення регулюється в тому числі й внутрішніми правилами та процедурами авіакомпанії а також внутрішніми процедурами аеропортів. Право авіакомпанії встановлювати власні правила передбачене Варшавською конвенцією та, наприклад, ч.2 ст.62 Повітряного кодексу України. Внутрішніми правилами (технологіями) аеропортів регулюються, наприклад, правила руху (перевірки, видачі, зберігання, пошуку) багажу на території аеропорту (наприклад, Технологічна карта №12 ДМА Бориспіль «Організація роботи групи камери зберігання»).

Важливе значення мають також інші міжнародні договори, наприклад ті, які стосуються візового режиму. У певних випадках, за відсутності у пасажирів візи, навіть транзитної, перевізник вправі відмовити у перевезенні. Наприклад, відповідно до пункту «а» частини 2 Розділу 5 Меморандуму про взаєморозуміння

між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сполученого Королівства Великобританії і Північної Ірландії з питань видачі віз їх громадянам від 06.04.1989 р., без візи на територію Великобританії мають право здійснити авіапереліт лише авіапасажири транзитних рейсів над територією Великобританії при умові, що у таких пасажирів є документи, які дозволяють їм в'їзд до країни призначення, а також підтвержені авіаквитки на наступний рейс літака, який вилітає з того ж самого аеропорту на протязі максимум 24 годин з моменту прибуття. Така категорія осіб не вправі залишати територію аеропорту крім випадку, якщо вони мають спеціальний дозвіл імміграційних органів. Наведене правило фактично є загальним для всіх країн.

2. Пред'явлення позову до іноземного авіаперевізника в судах України

Всі іноземні авіалінії, які діють на території України, мають статус представництв. Цю обставину пасажири при пред'явленні позову, а суди при відкритті провадження у справі рідко враховують, і відповідачем зазначають представництво іноземних авіаліній, а не самі авіалінії. Це є неправильним застосуванням норм матеріального та процесуального права, адже відповідно до ч.3 ст.95 Цивільного кодексу України представництва не є юридичними особами. А відповідно до статті 28 Цивільного процесуального кодексу України (далі у тексті – *ЦПК України*), здатність мати цивільні процесуальні права та обов'язки сторони (цивільну процесуальну правоздатність) мають усі фізичні та юридичні особи. Згідно з статтею 29 ЦПК України, здатність особисто здійснювати цивільні процесуальні права та виконувати обов'язки в суді (цивільну процесуальну дієздатність) мають фізичні особи, які досягли повноліття, а також юридичні особи. Таким чином, представництво іноземних авіаліній не може бути самостійним відповідачем у суді.

Цікавим є питання про співвідношення підвідомчості категорії справ, що аналізуються, судам України та конкретної підсудності цих справ. Відповідно до п.2 ч.1 ст.76 Закону України «Про міжнародне приватне право», суди України можуть приймати до свого провадження і розглядати будь-які справи з іноземним елементом у випадках, якщо на території України відповідач у справі має місце проживання або місцезнаходження, або знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи – відповідача. З наведеної норми можна винести три важливих висновки:

- по-перше, судам України підвідомчі справи за участю відповідачів – іноземних авіаліній, якщо у них на території України є представництво;
- по-друге, відповідачем за позовом повинна бути саме іноземна особа, а не її представництво в Україні;
- по-третє, з даної норми випливає, що місцезнаходження представництва іноземних авіаліній в Україні не може вважатись місцезнаходженням відповідача.

Однак наведена норма Закону України «Про міжнародне приватне право» не була узгоджена із положеннями процесуального законодавства України, зокрема, із

нормами чинного ЦПК України. Відкриваючи провадження за позовами пасажирів до іноземних авіаперевізників суди загальної юрисдикції найчастіше зазначають в ухвалі про відкриття провадження у справі, що підсудність спору відповідає статті 109 ЦПК України, або статті 110 ЦПК України. Таке твердження є порушенням норм процесуального права з наступних підстав. Відповідно до ст.109 ЦПК України, „позови до *юридичних осіб* пред’являються в суд за їх місцезнаходженням”. Як вже вище зазначалось, представництва не мають прав юридичної особи, не можуть бути відповідачем у справі, а їх місцезнаходження не є місцезнаходженням відповідача-юридичної особи. Тобто обґрунтування підсудності за позовами до іноземних авіакомпаній статтею 109 ЦПК України є безпідставним (адже юридична особа іноземного перевізника знаходиться за межами території України). Суди частіше обґрунтовують підсудність позовів до іноземних авіаперевізників частиною 5 статті 110 ЦПК України, відповідно до якої позови про захист прав споживачів можуть пред’являтися також за місцем проживання споживача або за місцем заподіяння шкоди чи виконання договору. Однак і таке посилання є порушенням процесуального права, оскільки відповідно до п.13 ст.110 ЦПК України, «позивач має право на вибір між кількома судами, яким згідно з цією статтею підсудна справа, за винятком виключної підсудності, встановленої статтею 114 цього Кодексу». Частиною 4 статті 114 ЦПК України передбачене таке правило виключної підсудності, відповідно до якого позови до перевізників, що виникають з договорів перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, пред’являються за місцезнаходженням перевізника. Необхідність застосування такої виключної підсудності до відповідачів-іноземців підтверджується також нормою п.10 ч.1 ст.77 «Виключна підсудність» Закону України «Про міжнародне приватне право». Відповідно до п.4 ч.3 ст.121 та ч.4 ст.121 ЦПК України, якщо справа не підсудна суду, суддя постановляє ухвалу про повернення позовної заяви.

Таким чином, відкриваючи провадження у справах за позовами пасажирів до представництв іноземних авіаліній в Україні, і які впливають із відносин перевезення пасажирів та багажу, суди загальної юрисдикції порушують процесуальні норми п.13 ст.110, ч.4 ст.114, п.4 ч.3 ст.121 та ч.4 ст.121 ЦПК України, що відбувається внаслідок неузгодженості підвідомчості таких справ судам України та їх конкретної підсудності. Незважаючи на такі латентні порушення, суди продовжують відкривати провадження за цими позовами, ґрунтуючись на підсудності справ про захист прав споживачів та ігноруючи правила виключної підсудності.

Також варто наголосити на тому, що, як правило, іноземні авіалінії прагнуть врегулювати всі спори з пасажирями у претензійному порядку та пропонують цілком об’єктивні розміри компенсацій. Тому не варто нехтувати претензійним порядком врегулювання спорів із іноземними авіалініями, крім того, таке врегулювання обов’язково повинно передувати позову відповідно до міжнародних правил.

3. Відповідальність іноземного авіаперевізника за збитки, завдані пасажиром внаслідок затримки, анулювання рейсу, відмови в перевезенні, втрати чи затримки багажу

Загальними принципами відповідальності міжнародних авіаперевізників є принцип обмеженої відповідальності та необхідність доведення вини перевізника для застосування повної матеріальної відповідальності перевізника. Обмежена відповідальність авіаперевізників передбачена тому, що перевізники несуть відповідальність, незважаючи на те, що практично неможливо довести, наприклад, вміст багажу, який втрачений. Крім того, багаж може бути втрачений чи пошкоджений не з вини авіакомпанії та її працівників, а, наприклад, з вини працівників аеропорту.

Не вникаючи в суть обмеженої відповідальності, суди України здатні прийняти рішення, якими, наприклад, можуть задовольнити вимоги пасажира відшкодувати вартість всіх речей, придбаних за кордоном (так як пасажир надав всі без винятку збережені ним чеки). Аргумент, що чеки не є доказом тієї обставини, що всі ці речі знаходяться саме у втраченій сумці судами першої інстанції, як правило, ігнорується. Пасажирам при завищенні переліку речей, які були у втраченому багажі слід мати на увазі, що у авіакомпаній завжди є дані про вагу сумки, колір та тип сумки тощо, згідно яких є очевидним, скільки речей (по вазі, об'єму тощо) могли бути у втраченій сумці.

Зазначений вище принцип обмеженої відповідальності авіаперевізників передбачений статтею 22 та 25 Варшавської конвенції, які містять правила відповідальності перевізника за втрачений багаж. У наведених статтях містяться інші правила, ніж ті, які передбачені у ст.924 ЦК України. Суди часто неправильно застосовують норми ст. 25 Варшавської конвенції, ч.1 ст.614 та ч.2 ст.924 ЦК України, зазначаючи, що згідно даних статей «в цивільному праві України передбачена презумпція вини перевізника». Навпаки, у ч.1 ст.614 ЦК України передбачено, що «особа, яка порушила зобов'язання, несе відповідальність за наявності її вини». Тобто вина є обов'язковою підставою (умовою) відповідальності. Стаття 25 Варшавської конвенції, яка має пріоритет перед нормами ст. 614 та 924 ЦК України, передбачає, що обмежена відповідальність перевізника не застосовується у випадках, коли «буде доведено, що шкода відбулася внаслідок дії або недогляду перевізника або поставлених ним осіб, зробленої з наміром заподіяти шкоду або нерозважливо і зі свідомістю того, що в результаті цього, можливо, спричиниться шкода». Отже, стаття 25 Варшавської конвенції передбачає правило, згідно з яким повинна бути доведена вина перевізника і виключає можливість застосування статей 614 та 924 ЦК України. Ні ч.1 ст.614, ні ч.2 ст.924 ЦК України не містять норми про те, що перевізник вважається винним, поки не доведе свою невинуватість. Тобто позивач не звільнений від процесуального обов'язку надати докази вини перевізника, а суд немає нормативно-правових підстав припускати вину перевізника.

Таким чином, щоб застосувати повну відповідальність авіаперевізника судам слід з'ясувати наступні обставини, як цього вимагає стаття 25 Варшавської конвенції:

- шкода завдана внаслідок дій та упущень перевізника, чи його працівників (представників);
- перевізник чи його працівники (представники) діяли з наміром завдати шкоду чи з усвідомленням, що їхні дії та упущення, можливо, призведуть до завдання шкоди;
- працівники (представники) перевізника діяли чи допускали упущення в межах своїх службових обов'язків.

Стаття 22 Варшавської конвенції передбачає конкретні розміри та принципи, якими обмежується відповідальність авіаперевізників за втрачений багаж. Аналогічну норму містять Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, відповідно до підп.22.6.1. п.22.6. яких відповідальність авіаперевізника за втрату багажу обмежена сумою в 20 доларів США за кожен кілограм бруто вантажу. Кількість кілограм вказується у кожній багажній бирці.

Щодо компенсації за затримку багажу, то відповідно до п.22.8. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, компенсація за затримку в перевезенні багажу встановлюється виходячи із необхідності забезпечити пасажирів засобами першої потреби. Така компенсація пропонується пасажирів в разі неприбуття багажу в пункт призначення разом з пасажиром, якщо пункт призначення не є місцем постійного проживання пасажирів. У будь-якому разі така компенсація обмежується сумою 50 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті).

Відповідно до п.13.1. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу Перевізник повинен ужити всіх необхідних заходів для уникнення затримки в перевезенні пасажирів і багажу. У разі дії форс-мажорних обставин (у тому числі несприятливих метеорологічних умов, надзвичайних ситуацій у контролі за повітряним рухом, страйків, бунтів, громадянських безладів, ембарго, війн, ворожих дій, порушень спокою, нерегульованих міжнародних відносин, технічних проблем або інших складнощів, які фактично загрожують або унеможливають безпечно виконання польоту) перевізник має право без повідомлення пасажирів анулювати чи затримати рейс або анулювати раніше підтверджене бронювання.

Згідно з п. 13.2. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, якщо у зв'язку з дією таких обставин перевізник анулює рейс або вчинить так, що пасажир не встигне на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтверджене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс, то перевізник зобов'язаний (*за вибором пасажирів*): перевезти пасажирів до місця призначення своїм наступним рейсом, на якому є вільне місце у сплаченому пасажирів класі обслуговування, або перевезти пасажирів до місця призначення за іншим маршрутом своїми рейсами або рейсами іншого перевізника, або наземним транспортом, або повернути пасажирів суму цих Правил.

У разі затримки в перевезенні пасажир має право відмовитися від перевезення та вимагати від перевізника, з вини якого сталася затримка, повного повернення сум, сплачених за невикористане перевезення, та компенсацію за затримку, якщо така затримка перевищила допустимі строки. Така компенсація розраховується виходячи із вартості перевезення, яким пасажир не зміг скористатися. До нарахованих сум компенсації можуть включатися документально підтвержені витрати пасажирів, пов'язані із затримкою в перевезенні, якщо пасажир з поважних причин не зміг продовжити перевезення.

У разі затримки понад допустимі строки (як правило, затримкою вважається затримка понад три години) і згоди пасажирів продовжити перевезення перевізник повинен надати пасажирів за встановленими ним нормами (в залежності від часу доби та терміну затримки) безкоштовно: безалкогольні напої, харчування, проживання в готелі, наземний трансфер (аеропорт — місто — аеропорт) тощо (п.22.7.2. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу). Разом з тим додаткові витрати пасажирів понад норми, встановлені перевізником, пасажирів не відшкодовуються. Компенсація за затримку в жодному разі не перевищуватиме вартості квитка або його невикористаної частини у відповідному класі обслуговування на рейс між місцем, де була затримка, і місцем призначення.

Перевізник звільняється від відповідальності за затримку пасажирів, якщо затримка у перевезенні пасажирів не перевищила допустимі строки або була спричинена форс-мажорними обставинами.

Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу передбачені випадки, коли перевізник вправі відмовити пасажирів в перевезенні з метою забезпечення безпеки польоту та виконання вимог використаних діючих законів або виходячи з власних обґрунтованих рішень, якщо визначить, що така дія необхідна з інших причин, передбачених п.11.1. Правилами. При цьому пасажир, якому відмовлено в перевезенні або у подальшому перевезенні з причини, визначеної у пункті 11.1 Правил повітряних перевезень пасажирів має право на примусове повернення коштів згідно з пунктом 14.2 цих Правил за винятком причин, визначених у підпунктах 4, 11 і 12 пункту 11.1:

- якщо пасажир поводить таким чином або демонструє таку поведінку, що викликає сумніви щодо безпеки польоту при перевезенні такої особи. До такої поведінки належить агресивна поведінка з використанням погроз стосовно інших пасажирів, працівників перевізника та екіпажу повітряного судна;

- якщо квиток, пред'явлений пасажиром:

- не чинний для перевезення (у такому разі перевізник має право вилучити цей квиток, оголосити його недійсним і відмовити у поверненні суми);

- придбаний в особи, яка не є перевізником чи його агентом (у такому разі перевізник має право вилучити цей квиток, оголосити його недійсним і відмовити у поверненні суми);

був оголошений втраченим, украденим, недійсним, має підроблення або іншим чином викликає підозру (у такому разі перевізник має право вилучити цей квиток, оголосити його недійсним і відмовити у поверненні суми);

має польотний купон, який виправлений будь-ким, крім перевізника (його агента), або був зіпсований (у такому разі перевізник має право вилучити цей квиток, оголосити його недійсним і оформити дублікат квитка);

має перший невикористаний польотний купон, а пасажир починає свою подорож у будь-якому іншому місці зупинки на маршруті перевезення за новим не врегульованим згідно з тарифними нормативами перевізника тарифом (у такому разі перевізник має право вилучити цей квиток, оголосити його недійсним і здійснити добровільне повернення сум);

- якщо особа, яка пред'явила квиток, не може ідентифікувати себе як особа, зазначена у квитку (у такому разі перевізник має право вилучити такий квиток, оголосити його недійсним і відмовити у поверненні суми);

Відповідно до п.14.2. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, якщо перевізник анулює чи не виконує рейс у розумні строки за розкладом або не надасть раніше підтвержене бронювання, не зупиниться в узгодженому місці зупинки або місці призначення пасажирів, або вчинить так, що пасажир не встигне на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс, а також в інших випадках, передбачених цими Правилами, сума, що повертається пасажирів, повинна дорівнювати такому розміру:

- якщо жодна частина квитка не була використана — сумі, що дорівнює розміру оплаченої суми за квиток;

- якщо була використана будь-яка частина квитка — сумі, що дорівнює різниці між оплаченою сумою за квиток і сумою за використану частину квитка.

Перевізник має право відмовити в поверненні сум (п.14.4. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу), якщо:

- заява про це була подана пасажиром після закінчення терміну чинності квитка, а також в інших випадках, передбачених цими Правилами;

- за квиток, який придбаний за спеціальним тарифом і правилами використання якого не передбачене повернення сум (у разі придбання квитка за таким спеціальним тарифом пасажир повинен бути проінформований перевізником (його агентом) про це при бронюванні і в квитку має бути зроблена відповідна відмітка);

- перевізник має документальне підтвердження того, що квиток був придбаний і використаний пасажиром лише як засіб для вирішення своїх імміграційних або візових питань.

Суми за дублікатом квитка не повертаються.

Відповідно до п.21.1. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, пасажир відповідає за одержання всіх необхідних для подорожі документів: віз, дозволів тощо, а також за виконання всіх застосованих законів щодо виїзду, в'їзду

та транзиту країни відльоту, прибуття та транзиту. Перевізник не нестиме відповідальність перед пасажиром за наслідки того, що пасажир не одержить такі документи або візи або не виконає такі застосовані закони. На вимогу перевізника пасажир має пред'явити уповноваженим особам перевізника, представникам відповідних державних органів усі документи на виїзд, в'їзд, транзит, щодо стану здоров'я та інші документи, що вимагаються застосованими законами, та дозволити перевізнику зробити і залишити в себе їх копії або будь-яким іншим чином залишити в себе дані, що містяться у відповідних документах. Перевізник має право відмовити в перевезенні пасажиру, який не виконав застосовані закони, або документи якого не оформлені належним чином (у тому числі відсутність візи, коштів, квитка у зворотному напрямку тощо).

Відповідно до п.22.1.3. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу перевізник не відповідає за будь-які збитки, що випливають з виконання ним застосованих законів або внаслідок їх невиконання пасажиром. Наприклад, якщо у пасажирів немає віз на в'їзд до країни, неможливим є поселення пасажирів у готелі коштом авіаперевізника, як цього вимагає п.22.7.2. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, якщо на території аеропорту немає готелю, оскільки залишення території аеропорту без візи є порушенням імміграційного законодавства та міжнародних зобов'язань, що стосуються перебування іноземних громадян на території країни транзиту. Таким чином, авіакомпанія не несе відповідальності за збитки, які виникли внаслідок відсутності віз у пасажирів.

Відповідно до статті 20 Варшавської конвенції та п.22.3. Правил перевезень пасажирів і багажу перевізник не відповідає за шкоду, заподіяну у результаті затримки, якщо доведе, що ним та його службовцями і його агентами були вжиті *усі необхідні заходи* для того, щоб уникнути шкоди, або, що *такі заходи неможливо було вжити*. Форс-мажорними обставинами відповідно до п.13.1. Правил повітряного перевезення пасажирів і багажу кваліфікуються несприятливі метеорологічні умови, надзвичайні ситуації у контролі за повітряним рухом, нерегульовані міжнародні відносини, технічні проблеми або інші складнощі, які фактично загрожують або унеможливають безпечне виконання польоту.

4. Відповідальність іноземного авіаперевізника за непрямі, побічні збитки, упущену вигоду та моральну шкоду

Варшавська конвенція містить інші правила відповідальності ніж ЦК України чи Закон України «Про захист прав споживачів» та передбачає відповідальність перевізника лише за *доведені прямі збитки*, і не допускає можливості відшкодування пасажиром непрямих збитків, упущеної вигоди чи моральної шкоди. Так само у підпункті 22.1.1. пункту 22.1. Правил перевезень пасажирів і багажу прямо передбачено, що «перевізник не несе відповідальності за непрямі, побічні, опосередковані збитки, недержану вигоду (прибутки)».

Крім того, відповідно до підп.22.1.1. пункту 2.1. Правил перевезень пасажирів і багажу, відповідальність перевізника при перевезеннях, обмежена нормами, що

встановлені у цих Правилах, і за будь-яких обставин не може перевищувати суми *доведених* збитків. Натомість у претензіях та позовах інколи посилаються на максимальні межі відповідальності, передбачені, наприклад, Монреальською конвенцією (тобто пред'являється вимога, яка дорівнює сумі максимальної межі відповідальності, при цьому жодних доказів збитків пасажиром не надається). Такі суми не є сумами компенсацій, які безумовно виплачуються пасажиром, а є максимально допустимими межами відповідальності перевізника за доведені (фактичні) збитки (див. положення ст. 29 Монреальської конвенції). Те саме стосується максимальних меж відповідальності перевізника за Варшавською конвенцією чи Правилами повітряних перевезень пасажирів та багажу.

Таким чином, включення до сум збитків, понесених пасажиром, наприклад, сум договорів, які нібито втрачені внаслідок затримки у перевезенні пасажирів чи анулювання рейсу, є штучним завищенням вимог до авіаперевізника.

Використані джерела:

1. Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р. – [Цит.: 2006, 20 грудня]. – <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_181&c=1>
2. Документ ІКАО «Статус конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 01.11.2001 року. – [Цит.: 2006, 20 грудня]. – <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=954_009&p=1165403434676931>
3. Меморандум про взаєморозуміння між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сполученого Королівства Великобританії і Північної Ірландії з питань видачі віз їх громадянам від 06.04.1989 р. – [Цит.: 2006, 20 грудня]. – <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=826_007&c=1>
4. Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 29 травня 1999 року. – [Цит.: 2006, 20 грудня]. – <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_594&c=1>
5. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 22.06.1993. – 1993 р. – № 25. – Ст.274
6. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356
7. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 № 1618-ІV // Відомості Верховної Ради України. – 08.10.2004. – 2004. – № 40 (№№ 40-42). – С.1530. – Ст.492
8. Закон України «Про захист прав споживачів» в редакції від 01.12.2005 № 3161-ІV // Відомості Верховної Ради України – 17.02.2006. – 2006. – № 7. – С.192. – Ст.84
9. Закон України «Про міжнародне приватне право України» від 23.06.2005 №2709-ІV // Відомості Верховної Ради України. – 12.08.2005. – 2005. – №32. – Ст.1278, Ст.422

10. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Державіаслужби №187 від 14.03.2006 року // Офіційний вісник України. – 05.07.2006. – 2006. – № 25. – С.285. – Ст.1841