

РЕГУЛЮВАННЯ ЗАТРИМКИ РЕЙСУ ЗА МОНРЕАЛЬСЬКОЮ КОНВЕНЦІЄЮ 1999 РОКУ ТА ПРАВИЛАМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ

Здійснюється аналіз і порівняння регулювання відповідальності перевізника за шкоду, завдану пасажирові внаслідок затримки міжнародного рейсу за національними правилами та Монреальською конвенцією.

Ключові слова: затримка, Монреальська конвенція, надзвичайні обставини, пасажир, перевізник, правила перевезення, шкода.

Осуществлен анализ и сравнение регулирования ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру в результате задержки международного рейса в соответствии с национальными правилами и Монреальской конвенцией.

Ключевые слова: вред, задержка, Монреальская конвенция, чрезвычайные обстоятельства, пассажир, перевозчик, правила перевозки.

The author analyses and compares a carrier liability for damage caused to a passenger by delay of international flight under local rules and Montreal Convention.

Key words: damage, delay, carrier, extraordinary circumstances, Montreal Convention, passenger, transportation rules.

Встановлюючи відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки у міжнародному повітряному перевезенні пасажирів, багажу або вантажу, Монреальська конвенція не надає визначення поняттю «затримка». Як видно з підготовчих матеріалів, розробники конвенції віддали це на визначення національним судам. Ми вважаємо, що при наданні такого визначення, останні, ймовірно, будуть керуватися нормами права *lex fori*.

Правила перевезення пасажирів і багажу¹ (надалі Правила) застосовуються до будь-якого міжнародного або внутрішнього перевезення пасажирів або багажу, яке здійснюється повітряним судном за плату або по найму та встановлюють права пасажирів та обов'язки перевізника у разі відмови в перевезенні, скасуванні або затримки рейсу. Таким чином, Правила встановлюють регулювання частини питань (затримка міжнародного рейсу), що вже врегульовані міжнародним актом, ратифікованим Верховною Радою України. У разі наявності спору з міжнародного перевезення та розгляду такого спору українським судом, перед останнім постає питання, норми якого акта застосовувати. Складність відповіді на це питання полягає в тому, що Правила розроблені з урахуванням положень Варшавської 1929 р. та Монреальської конвенції 1999 р., як це прямо у них зазначено, тобто суд не зможе відмовитися від застосування Правил на підставі примату норм міжнародного договору.

При розробці Правил до уваги були взяті положення Регламенту (ЄС) 261/20042, який деякі науковці (Димпіс, проф. Мільде та ін.) вважають таким, що порушує норми Монреальської конвенції. Питання порушення Правилами міжнародних зобов'язань України ще не вивчалися українськими науковцями, проте це питання є актуальним з огляду на часті затримки міжнародних рейсів, що здійснюються українськими авіакомпаніями.

Під затримкою Правила розуміють невиконання перевізником рейсу в розумні строки відносно часу, визначеного у розкладі руху або у квитку, ігнорування зупинки в зазначеному місці або місці призначення, що спричиняє запізнення пасажира на пересадку на

інший стикувальний рейс, на який він має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс (п. 1, гл. 4, р. XVIII).

Зазначене визначення Правилами «затримки» дає змогу тлумачити її як несвоєчасне, не таке, як домовлено сторонами, тобто неналежне виконання. За правовою природою таке невиконання, на нашу думку, є договірним, оскільки воно походить з невідповідності умов договору перевезення між пасажиром і перевізником. Визначення того, чи мала місце затримка рейсу, чи його невиконання є важливим, оскільки Монреальська конвенція регулює питання затримки в повітряному перевезенні пасажирів, а не невиконання договору перевезення. Нечітке ж визначення різниці між затримкою та невиконанням в українському праві може мати наслідком можливість обрання перевізником режиму відповідальності за Правилами, а не за Монреальською конвенцією. У такому разі буде порушуватися як бажана укладачами Монреальської конвенції міжнародна уніфікація, так і міжнародні зобов'язання, взяті на себе Україною при ратифікації Монреальської конвенції.

Аналізуючи право різних країн щодо визначення терміна «затримка», Димпсі доходить висновку, що затримка як дія має багато спільного з невиконанням і повинна регулюватися договірним правом. На його думку за англо-американським і скандинавським правом затримка може включати не тільки запізніле виконання обов'язку із запізненням, а й його повне невиконання. У континентальному праві, яке визначає насамперед, що обов'язок повинен бути таким, що може бути виконаним, затримка виникає, коли виконання обов'язку є його невчасним виконанням. Однак невиконання загалом не включається у визначення затримки. Таким чином, за Димпсі, різниця в тлумаченні полягає між затримкою та невиконанням³.

Згідно назви Регламенту (ЄС) 261/2004 він застосовується у разі заперечення у посадці, скасуванні або тривалому затриманні рейсу. Димпсі вважає неприпустимим для ЄС, який серед інших учасників є підписантом Монреальської конвенції, регулювати ті сфери авіаційної діяльності, які вже врегульовані міжнародними конвенціями, визначеними як виключний документ регулювання, оскільки таким чином порушуються міжнародні зобов'язання⁴. Основна причина незадоволення Димпсі, на нашу думку, є регулювання Регламентом питань тривалої затримки рейсів, оскільки наслідки скасування рейсів і відмова у посадці (так зване відфутболування) пасажира не регулюються нормами Монреальської конвенції⁵. Закиди й аргументи Димпсі щодо неправомірності регулювання норм міжнародного перевезення у разі його затримки національним нормативним актом у той час, як те саме питання вже врегульоване міжнародним договором, що вступив для країни в силу, можуть бути переадресовані й до України.

На думку ж нідерландського судді М. Харрі⁶, саме норми Регламенту (ЄС) 261/2004 можуть використовуватися в якості орієнтира визначення «затримки».

Аргументуючи правомірність прийняття та застосування Регламенту (ЄС) 261/2004 поряд з Монреальською конвенцією, Європейський суд справедливості (ЄСС) у справі *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA*. (2008)⁷ послався серед іншого на те, що Регламент застосовується у разі надзвичайної ситуації, у той час як Монреальська конвенція стосується звичайного здійснення перевезень. Для порівняння, Правила застосовуються до будь-якого міжнародного або внутрішнього перевезення пасажирів або багажу, а концепція «надзвичайних обставин», використана в Правилах для звільнення перевізника від відповідальності, значним чином відрізняється від концепції Регламенту.

Оскільки Регламент не дає визначення поняттю «надзвичайна ситуація», у своєму рішенні ЄСС зазначив, що «вона повинна тлумачитися таким чином, що технічна проблема в літаку, що може призвести до скасування рейсу, не покривається концепцією «надзвичайних обставин» у розумінні цього положення, за винятком випадку, коли ця проблема походить з подій, які за своїх характером і походженням не є властивими нор-

мальному здійсненню діяльності авіаційного перевізника та знаходяться поза його контролем»⁸, тобто мова може йти про закриття аеропортів, аеронавігаційну перевантаженість, політичну нестабільність, суворість негоди, безпекові ризики та страйки, тобто події, що є поза розумним контролем перевізника⁹.

У Правилах під надзвичайними розуміються не тільки події поза розумним контролем перевізника, а й технічні проблеми або інші труднощі, які фактично загрожують або унеможливають безпечне виконання польоту¹⁰ [акцент наш]. Таким чином, Правила надають можливість українським перевізникам тлумачити як надзвичайні обставини технічні проблеми, що можуть бути наслідком неналежного технічного утримання літака, та не сплачувати будь-якої компенсації пасажиру в разі затримки рейсу, про що власне прямо і зазначено в п. 5 гл. 4 р. XVIII.

Монреальська конвенція звільняє перевізника від відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо останній доведе, що він, його службовці й агенти вжили всіх заходів, які могли би бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів.

Таким чином, у разі затримки перевезення пасажирів, що виникла внаслідок технічної несправності, український суд постане перед необхідністю визначитися, чи є така несправність надзвичайною обставиною, чи вжив перевізник всіх заходів для її уникнення. Зрозуміло, що відповідь на таке запитання може бути надана тільки на підставі технічної експертизи, яка в такій справі буде довготривалою та дорогою, тому ані пасажир (на підставі відсутності відповідних коштів), ані перевізник (на підставі небажання встановлювати дійсну причину, оскільки Правила дають змогу уникнути відповідальності й без проведення експертизи) не будуть схильними до її проведення. За відсутності результатів експертизи суд буде схильним до трактування технічної несправності як надзвичайної обставини та звільнення перевізника від відповідальності.

Вперше щодо правомірності регулювання питань затримки нормами Регламенту (ЄС) 261/2004 Європейський суд справедливості вказав ще в своєму рішенні від 10 січня 2006 року у справі № 344-0411, де він зазначив, що передбачені Регламентом стандартизовані заходи допомоги пасажирам здійснюються на ранній стадії тієї системи, що запроваджена Монреальською конвенцією і виконання цих стандартизованих заходів не позбавляє пасажирів права надалі звернутися до суду згідно Монреальської конвенції.

Регламент 261/2004 окреслює поняття «затримки» та встановлює її три види, залежно від кількості годин затримки, від запланованого часу відправлення рейсу та дальності польоту. У разі її виникнення пасажир за Регламентом 261/2004 має право на стандартизовані заходи допомоги, які визначені Регламентом як «право на турботу», під якою, зокрема, розуміється надання пасажиру протягом цієї затримки харчування, прохолодних напоїв, можливості скористатися засобами зв'язку тощо.

Українські Правила визначають два види затримки, залежно від напрямку перевезення пасажирів. Так: а) у разі перевезення пасажирів, що вирушають з/до аеропортів Європейського Союзу (Пасажири ЄС), визначення затримки є таким самим, як і в Регламенті 261/2004, тобто перевізник керується об'єктивними критеріями; б) у разі затримки рейсів у межах України та міжнародних рейсів (окрім рейсів, які виконуються з/до аеропортів на території Європейського Союзу) (Інші пасажири) затримка визначається оціночним способом — «в розумні строки відносно часу, визначеного у розкладі руху або у квитку». Норма про здійснення розрахунку від часу, визначеного в розкладі, є дивною, оскільки правила перевезення будь-якої авіакомпанії світу, включаючи українські¹², зазначають, що час відправлення (прибуття), що зазначені у квитку, розкладі руху або інших опублікованих графіках рейсів авіакомпанії, не гарантується і не є обов'язковою умовою договору перевезення. Низка експертів вважають, що оскільки розклад руху не є обов'язуючим, він не може використовуватися як момент відліку для встановлення поняття «вчасно/невчасно».

Під розумними строками Правила визнають «період часу, розумна межа тривалості якого під час повітряного перевезення пасажирів (багажу) становить не більше трьох годин понад час початку та завершення польоту, визначений в розкладі руху перевізника. Поняття використовується для визначення строків настання відповідальності перевізника перед пасажиром для рейсів, що підпадають під дію Варшавської конвенції». Запропоноване Правилами визначення викликає низку зауважень і питань, на які важко знайти відповіді: 1) розумні строки визначаються через розумну межу; 2) час відліку розумного часу в розмірі 3 годин встановлений таким чином, що надає можливість його відраховувати як з часу початку польоту, так і по його завершенню. Варто зазначити, що в інших країнах затримку рахують, виходячи з тривалості рейсу, і вона, загалом, не може перевищувати 10% часу здійснення польоту, таким чином, час початку і завершення польоту не мають значення; 3) «рейси, що підпадають під дію Варшавської конвенції». Надаючи таке визначення, чи намагався законодавець вивести всі інші міжнародні рейси, що підпадають під дію Монреальської конвенції з під дії Правил і таким чином уникнути її порушення? Проте Варшавська конвенція так само регулює питання затримки перевезень пасажирів і відповідно її норми є чинними між Україною і країнами учасницями Варшавської конвенції. Виходить, що порушувати норми Варшавської конвенції вже не страшно?

Принцип розумності належить до загальних засад цивільного законодавства взагалі та зобов'язального права зокрема. Незважаючи на активне використання терміна «розумний» в ЦК України, він формально не визначений, носить оціночний характер, недостатніми є дослідження його правової природи та змісту в наукових дослідженнях українських науковців.

Прикладом нормативного застосування принципу розумності є ч. 5 ст. 12 ЦК України, в якій передбачено, що якщо законом встановлені правові наслідки недобросовісного або нерозумного здійснення особою свого права, вважається, що поведінка особи є добросовісною та розумною, якщо інше не встановлено судом [акцент наш], тобто у законі закріплена презумпція розумності дій суб'єктів правовідносин.

Бакалінська О.В. вважає, що розумність суб'єкта передбачає обґрунтованість, логічність, усвідомленість і доцільність його поведінки. Розумною прийнято вважати поведінку особи, якщо вона є результатом усвідомлення соціально-економічної ситуації, в якій знаходиться особа. Розумним прийнято вважати строк, який є достатнім і обґрунтованим для належного виконання зобов'язання, що відповідає йому по суті. Кінець-кінцем, вона резюмує, що розумність чи нерозумність поведінки суб'єкта цивільних правовідносин може бути визначена тільки судом, за умови врахування фактичних обставин, в яких знаходився відповідний суб'єкт¹³.

О.О. Мережко відносить поняття «розумного строку» до числа каучукових норм, що вносять невизначеність у відносини між суб'єктами права та наділяють суд широкими повноваженнями щодо тлумачення таких норм¹⁴.

Т.В. Боднар в якості мірила розумності пропонує використовувати тест, встановлений частиною 2 ст. 1-204 Уніфікованого торгового кодексу США, який ставить «розумність» строку для виконання тієї чи іншої дії в залежність від характеру і мети такої дії, а також від обставин, з нею пов'язаних¹⁵.

Приймаючи зазначене до уваги, інші пасажирів у разі затримки їхнього рейсу опиняються перед необхідністю звертатися до суду для з'ясування «розумності» затримки у разі ненадання їм послуг згідно Правил з боку перевізника.

Ми хотіли б звернути увагу на той факт, що обов'язки перевізника в Правилах при затримці рейсу визначені як обов'язки з компенсації, а не «турботи за пасажиром», як це визначено Регламентом 261/2004. Таким чином, якщо Регламент передбачає певні стандартизовані заходи у вигляді турботи за пасажиром, чого не передбачає Монреальська конвенція, що дає змогу розглядати Регламент як додатковий механізм, Правила перед-

бачають компенсацію як у вигляді надання певних послуг, так і сплачуваних сум, розмір яких розраховується, виходячи з вартості перевезення, яким пасажир не зміг скористатися. До суми компенсації можуть включатися документально підтверджені витрати пасажирів, пов'язані із затримкою в перевезенні, якщо пасажир з поважних причин не зміг продовжити подорож, які при цьому в будь-якому разі не можуть перевищувати норми, встановлені перевізником, і не повинні перевищувати вартість квитка або його невикористаної частини у відповідному класі обслуговування на рейс між місцем, де була затримка, і місцем призначення.

Монреальська конвенція передбачає, що відповідальність перевізника стосовно кожного пасажирів обмежується сумою у 4 69416 спеціальних прав запозичення, що за курсом перерахунку становить 7 228,9 доларів США.

Знову ж таки у разі розгляду спору український суд опиниться перед дилемою визначення розміру відшкодування за Правилами чи за Монреальською конвенцією і рішення може бути винесеним за Правилами.

На нашу думку, висвітлені в статті недоліки Правил потребують їх негайного усунення, оскільки вони становлять не тільки порушення взятих на себе Україною міжнародних зобов'язань, а й встановлюють необґрунтований захист перевізників щодо пасажирів.

1. *Правила* повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2010 року N 216 // Офіційний вісник України. — 2010. — № 63. — 27 серпня. — Ст. 2190. 2. *Regulation* (EC) No 261/2004 Of The European Parliament And Of The Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91//Official Journal of the European Union. 17.2.2004. — L 46/1-46/7. 3. *Dempsey Paul Stephen. Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage/Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson// Air and Space Law 35, no. 3. Kluwer Law International BV, The Netherlands. 2010. — P. 210.* 4. *Dempsey Paul Stephen. Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage/Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson// Air and Space Law 35, no. 3. Kluwer Law International BV, The Netherlands. 2010. — P. 212.* 5. *В США* питання скасування рейсів та відфутболювання пасажирів ще з 60-х років минулого сторіччя регулюються Федеральними правилами. Див.: 14 CFR Part 250 — Oversales and Denied Boarding Compensation. Department Of Transportation. Office Of The Secretary. Docket No. DOT-OST-01-9325. RIN No. 2105-AD63 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://airconsumer.ost.dot.gov/rules/DBC%20Final%20Rule%202008-4-8.pdf> 6. *Manuel Harry. The Montreal Convention in the European Context: a passenger's paradise?/ Harry Manuel// IFTTA Europe Workshop. Budapest, 3-5 April 2008. — P.7-9.* 7. *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA. Judgment of the Court (Fourth Chamber) of 22 December 2008. Reference for a preliminary ruling: Handelsgericht Wien — Austria. Carriage by air — Regulation (EC) No 261/2004 — Article 5 — Compensation and assistance to passengers in the event of cancellation of flights — Exemption from the obligation to pay compensation — Cancellation due to extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken. Case C-549/07. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-549/07#> 8. Там само. — Пара 34. 9. *Dempsey Paul Stephen. Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage/Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson// Air and Space Law 35, no. 3. Kluwer Law International BV, The Netherlands. 2010. — P. 221.* 10. *П. 2 глави 1* розділу XVIII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2010 року N 216 // Офіційний вісник України. — 2010. — № 63. — 27 серпня. — Ст. 2190. 11. *IATA AND ELFAA v. Department for Transport, case C-344/04, 10.01.2006. Preliminary judgment of the**

European Court of Justice/ InfoCuria — Case-law of the Court of Justice [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://curia.europa.eu/juris> **12.** *Правила перевезень пасажирів та багажу* [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.aerosvit.ua/ukr/index/usflinfonew/rulesallownew/carrgrulesnew.html#16> **13.** *Бакалінська О.О.* Добросовісність і розумність в цивілістичній концепції здійснення та захисту суб'єктивних Цивільних прав [Електронний ресурс] // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. Випуск 3(11)2011. — С. 173. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/VKPI_soc/2011_3/Bakalins.pdf **14.** *Мережко А.А.* Lex mercatoria: теория и принципы транснационального торгового права. — С. 170. **15.** *Боднар Т.В.* Договірні зобов'язання в цивільному праві: (Заг. положення): Навч. посібник. — К.: Юстініан, 2007. — С. 123. **16.** *The Liability Reporter.* International Air Transport Association. Condon & Forsyth LLP. — New York. Los Angeles. Volume13. February 2010. — P. 7.