Ukrainian legislation needs to be improved in terms of establishing a clear legal mechanism and normatively setting deadlines for the Fund to return deposits of individuals to private pension funds of pension assets owned by insured individuals participating in such funds, and accumulated and accounted for in such funds.

Key words: financial system, public funds, cash, bank liquidation procedure, pension assets, withdrawal.

DOI: 10.36695/2219-5521.4.2020.50

УДК 347.763.2

Б.О. СОЛОВІЙОВ

*Борис Олегович Соловійов, аспірант Інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка**

ORCID: 0000-0003-2635-4096

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА: ОКРЕМІ АСПЕКТИ

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку має місце активна інтеграція України у європейський та світовий простір, що має безпосередній вплив на розвиток транспортної інфраструктури. Надзвичайно поширеними стають авіаперевезення пасажирів та багажу, що зумовлено зручністю та швидкістю авіаційного транспорту. Збільшення попиту на авіаперевезення стає ще одним стимулом для вирішення окремих проблем правового регулювання та правозастосування, які мають місце у цій сфері. Неабиякого значення для цього має і процес рекодифікації цивільного законодавства, під час якого представники доктрини цивільного права звертаються до проблем, пов'язаних із правовою природою окремих видів цивільних правовідносин, адже саме це є необхідною передумовою для підвищення ефективності механізму цивільно-правового регулювання.

На жаль, складність правового регулювання відносин авіаперевезення, різні підходи правозастосовної практики до окремих питань, що стосуються цивільно-правової відповідальності авіаперевізника, непоінформованість пасажирів створюють істотні перешкоди для ефективного застосування механізму цивільно-правової відповідальності. Саме тому актуальними є питання, пов'язані із відповідальністю авіаперевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку його доставляння до пункту призначення, затримку, втрату чи пошкодження багажу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемні питання цивільно-правової відповідальності ті відносин перевезення досліджувалися у працях Н.С. Кузнецової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, Р.А. Майданика, І.А. Безклубого, В.В. Луця, В.І. Борисової та інших вчених. Водночас, незважаючи на активний науковий інтерес до питань цивільно-правової відповідальності у сфері перевезень, ряд теоретичних питань досі залишаються певною мірою невирішеними.

Отже, **метою** цієї статті є аналіз окремих аспектів цивільно-правової відповідальності авіаперевізника за порушення зобов'язань у сфері перевезення пасажирів та багажу.

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи цивільно-правову відповідальність авіаперевізника, слід зазначити, що сфера авіаперевезень характеризується множинністю джерел правового регулювання та подвійністю їх системи, адже включає в себе як акти національного законодавства, так і міжнародно-правові акти. Так, до національних джерел правового регулювання авіаперевезень слід віднести Цивільний кодекс України, Повітряний кодекс України, Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 р. № 1239 (далі також – Авіаційні правила) тощо. Серед міжнародних актів, які регулюють відносин щодо відповідальності авіаперевізника за затримку, втрату чи пошкодження багажу, насамперед слід назвати Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція), яка набрала чинності для України 6 травня 2009 р., Загальні умови перевезень пасажирів і багажу, встановлені Міжнародною асоціацією повітряного транспорту («General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage)», IATA).

Відповідно до ст. 910 ЦК України за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провозення. Укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів)¹.

Більш детальне визначення закріплено у ст. 98 Повітряного кодексу України, у якій зазначається, що повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром. Документами на повітряне перевезення при перевезенні пасажирів є квиток (паперовий або електронний), а при перевезенні речей як багажу пасажирів – багажна квитанція (паперова або електронна)².

Цивільний кодекс України також визначає строк доставки багажу та пасажирів. Так, перевізник зобов'язаний доставити багаж, пасажирів до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк (ст. 919 ЦК).

Загальні положення про відповідальність перевізника закріплені у ст. ст. 922, 924 ЦК України. Аналіз цих правових норм дає підстави зробити висновок про властиву для цивільних правовідносин, що виникають з приводу затримки пасажирів, втрати багажу, презумпцію вини перевізника, зміст якої визначений законодавцем у ст. 614 ЦК України.

Так, відповідно до ст. 922 ЦК України за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирів штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. У разі відмови пасажирів від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути пасажирів провізну плату. Якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирів завдані збитки.

Водночас перевізник відповідає за збереження багажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження багажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини (ст. 924 ЦК України).

Майже тотожна за змістом правова норма закріплена у главі 2 розділу XXVI Авіаційних правил, згідно із якою авіаперевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів і багажу, якщо не доведе, що він, його працівники та агенти з продажу та/або обслуговування вжили всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або що він (вони) не мав (мали) змоги вжити таких заходів. За неналежне перевезення пасажирів і багажу авіаперевізник відшкодовує тільки реальні збитки, доведені пасажиром, але в межах відповідальності за шкоду, встановлену цими Авіаційними правилами³.

Проаналізуємо положення Авіаційних правил щодо поняття та правових наслідків затримки у перевезенні пасажирів більш детально.

На жаль, Авіаційні правила не містять легального визначення поняття затримки рейсу. Так, у главі 4 розділу XV Авіаційних правил лише передбачається, що за умови затримки рейсу авіаперевізник зобов'язаний надати пасажирів харчування та прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити телекс-, факс-повідомлення чи повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови, у разі затримки рейсу на строк від двох годин. Якщо виконання затриманого рейсу відкладається на наступний день за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, авіаперевізник повинен надати пасажирів номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом: аеропорт – готель – аеропорт.

Варто зауважити, що відповідальність авіаперевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час повітряного перевезення пасажирів будь-якими рейсами, обмежується сумою 4694 СПЗ щодо кожного пасажирів, що приблизно дорівнює 192 тис. грн (глава 5 розділ XXVI Авіаційних правил). Перерахунок сум, зазначених у СПЗ, у національну валюту здійснюється відповідно до вартості валют у СПЗ згідно з курсом Національного банку України на дату ухвалення судового рішення чи прийняття авіаперевізником рішення щодо претензії пасажирів.

Проаналізуємо також поняття та правові наслідки затримки або пошкодження багажу. Так, відповідно до п. 18 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України багаж – предмети, майно та інші особисті речі пасажирів або члена екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна. Повітряний кодекс України визначає три види багажу: зареєстрований багаж, несупроводжуваний багаж та ручну поклажу (незареєстрований багаж). Під зареєстрованим багажем слід розуміти багаж пасажирів, прийнятий перевізником під свою відповідальність для перевезення та своєчасної доставки, на який перевізник оформив багажну квитанцію та видав багажну ідентифікаційну бирку. Слід підкреслити, що багажна квитанція є частиною квитка, що засвідчує прийняття до перевезення саме зареєстрованого багажу. Разом із тим несупроводжуваний багаж – це багаж, який прийнято до перевезення окремо від пасажирів і оформлено за авіаційною вантажною накладною, що є документом, оформленим вантажовідправником чи іншою особою від його імені, який засвідчує укладення договору про перевезення і прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у такому договорі. Ручна поклажа (незареєстрований багаж) – це багаж пасажирів, який під час перевезення перебуває в салоні повітряного судна за згодою перевізника і під контролем пасажирів та засвідчується спеціальною биркою.

Так, відповідно до п. 3 глави 3 розділу XXVII Авіаційних правил багаж вважається втраченим, якщо його не виявлено за результатами розшуку протягом 21 календарного дня з дати, наступної за тією, коли

багаж повинен був прибути до місця призначення. Водночас перевізник наділений правом визнати багаж втраченим, не чекаючи спливу 21-денного строку. Саме з моменту визнання багажу втраченим пасажир має право пред'явити перевізнику претензію щодо втрати багажу.

Ведучи мову про межі відповідальності перевізника, важливою умовою для притягнення авіаперевізника до цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану багажу, є загальне правило, згідно з яким авіаперевізник відповідає за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, виключно у разі, якщо дія, яка спричинила знищення, втрату або пошкодження багажу, відбулась на борту повітряного судна або у період часу, коли авіаперевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу.

Відповідно до ст. 22 Монреальської конвенції відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення (приблизно 41 тис. грн) стосовно кожного пасажирів, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір⁴. Подібне правило закріплено у Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу, однак межа відповідальності перевізника трохи вища – 1131 СПЗ (приблизно 46 тис. грн) (п. 2 глави 5 розділу XXVI Авіаційних правил).

З приводу затримки багажу діє інше правило. Компенсація за затримку в перевезенні багажу встановлюється, виходячи з необхідності забезпечити пасажирів засобами першої потреби. З цією метою компенсація пропонується пасажирів у разі неприбуття багажу в пункт призначення разом із пасажиром, якщо пункт призначення не є місцем постійного проживання пасажирів. У будь-якому разі така компенсація обмежується сумою 50 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті). Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки багажу, якщо доведе, що він, його службовці та агенти з обслуговування вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього (них) було неможливо вжити таких заходів.

Важливо пам'ятати, що відповідальність перевізника в разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу.

Якщо відповідальність перевізника за неналежне перевезення у будь-якому випадку обмежується реальними збитками, доведеними пасажиром, то у випадку пошкодження багажу мають місце деякі винятки. Так, відповідно до п. 5 глави 3 розділу XXVII Авіаційних правил авіаперевізник не відповідає за такі види пошкодження багажу: зламані коліщатка та ніжки валіз, сумок тощо; загублені ремінці та петельки; незначні потертості або подряпини, пошкодження як результат надмірного наповнення валізи; пошкодження ручки валізи або сумки; пошкодження крихких речей або продуктів, що швидко псуються; пошкодження предметів, які неналежно упаковані.

Проаналізуємо порядок захисту порушених прав пасажирів. Авіаційні правила передбачають, що будь-яку претензію щодо неналежного перевезення пасажирів або багажу має бути подано авіаперевізнику письмово та вручено або відправлено у строки, передбачені Монреальською конвенцією та чинним законодавством України. До претензії мають бути додані всі необхідні документи, що підтверджують права пасажирів вимагати відшкодування залежно від того, щодо чого висувається претензія, у тому числі квиток (маршрут-квитанція), фіскальні чеки оплати послуг (окрім послуг таксі), квитанція про оплату наднормового багажу, відривний талон багажної ідентифікаційної бирки, акт про неналежне перевезення багажу (PIR – Property Irregularity Report), акт пошкодження багажу (DBR – Damage Baggage Report), довідки про затримки та інші документи, що можуть прискорити розгляд претензійних вимог. Суму претензії має довести заінтересована особа.

Відповідно до ст. 31 Монреальської конвенції у випадку пошкодження багажу особа, яка має право на його отримання, повинна надіслати перевізнику претензію негайно після виявлення пошкодження й не пізніше семи днів з дати отримання зареєстрованого багажу. У випадку затримки претензія має бути заявлена не пізніше 21 дня з дати, коли багаж був переданий у його розпорядження. Претензії щодо втрати багажу висуваються до перевізника після того, як багаж буде визнано втраченим. Слід підкреслити, що відсутність надісланої перевізнику претензії при міжнародних повітряних перевезеннях позбавляє пасажирів звертатися до суду з позовом до перевізника щодо неналежного перевезення багажу, крім випадків застосування перевізником обману. Водночас висування претензій щодо неналежного перевезення багажу на внутрішніх рейсах здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Разом із тим варто звернути увагу, що позови про відповідальність авіаперевізника під час міжнародних перевезень щодо неналежного перевезення пасажирів або багажу мають бути подані за вибором позивача до суду за місцезнаходженням (реєстрацією) авіаперевізника, за місцем його основної діяльності (головного офісу) або за місцем, де знаходиться підприємство, через яке було укладено договір повітряного перевезення, або до суду місця призначення перевезення протягом двох років з дати прибуття до місця призначення, або з дати, коли повітряне судно мало прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення. Для рейсів у межах України позови до перевізників, що виникають з договору повітряного перевезення пасажирів і багажу, пред'являються за місцезнаходженням авіаперевізника. Позови про відповідальність авіаперевізника щодо неналежного перевезення пасажирів можуть бути подані у встановлені чинним законодавством строки без попереднього висування претензії до авіаперевізника. Отже, для цієї категорії справ передбачена альтернативна підсудність за вибором пасажирів.

У разі якщо знищення, втрати, пошкодження, затримки в перевезенні багажу мало місце при послідовному перевезенні, пасажир має право подати позов до першого чи останнього перевізника, а також до перевізника, який виконував перевезення, під час якого сталися знищення, втрата, пошкодження, затримка в перевезенні.

Слід зазначити, що Монреальською конвенцією передбачений спеціальний строк позовної давності, що становить два роки. Так, згідно із ст. 35 Конвенції право на відшкодування шкоди втрачається, якщо позов про відповідальність перевізника не подано протягом двох років з дати прибуття за призначенням або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути, чи з дати зупинки перевезення.

На сьогодні одним із найбільш актуальних є питання компенсації моральної шкоди, завданої пасажиру у зв'язку з невиконанням авіаперевізником своїх зобов'язань. Однак, на жаль, ні Монреальська конвенція, ні Повітряний кодекс України, ні Авіаційні правила не передбачають можливості компенсації завданої пасажиром моральної шкоди. Відповідно до п. 2 глави 2 розділу XXVI Авіаційних правил за неналежне перевезення пасажирів і багажу авіаперевізник відшкодовує тільки реальні збитки, доведені пасажиром, але в межах відповідальності за шкоду, встановлену цими Авіаційними правилами. З цього приводу актуальним є дослідження питання щодо можливостей застосування до вищевказаних правовідносин положень Закону України «Про захист прав споживачів», у ст. ст. 4, 22 якого передбачено право споживача на компенсацію завданої йому моральної шкоди⁵.

Така позиція поширена і в судовій практиці. Так, відповідно до постанови Верховного Суду від 17 вересня 2018 р. у справі № 761/46018/16-ц Суд звертає увагу, що правовідносини сторін в галузі міжнародних авіаперевезень пасажирів та багажу не регулюються цивільним законодавством України та/або Законом України «Про захист прав споживачів», тому що ці правовідносини належать до галузі міжнародного приватного права та відповідно регулюються спеціальною міжнародною конвенцією, а саме Монреальською конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р.⁶

Монреальська конвенція не містить положень щодо компенсації моральної шкоди у правовідносинах в галузі міжнародного повітряного права, проте у зазначених міжнародних нормативних актах вичерпно врегульовується питання щодо форми, підстав та розміру відповідальності авіаперевізника у разі затримки пасажирів та їх багажу.

Нормами Монреальської конвенції та Повітряного кодексу України, умовами договору перевезення, укладеного з позивачами, не передбачено компенсації моральної шкоди. Також зазначено, що моральна шкода не може бути визначена та відшкодована, оскільки норми ЦК України не розповсюджуються на правовідносини, що виникли між сторонами, а вищу юридичну силу має Монреальська конвенція, нормами якої не передбачено компенсації моральної шкоди.

Відповідальність авіаперевізника за вказаною Конвенцією обмежена реальними збитками, доведеними пасажиром. Доказів, що підтверджують витрати у зв'язку з фактичними реальними збитками, пов'язаних із затримкою рейсу та багажу, позивачами не надано.

Звичайно, погодитися з такою позицією доволі важко. На нашу думку, при вирішенні питання про компенсацію моральної шкоди, завданої пасажиру у зв'язку із порушеннями зобов'язання, що сталося з вини авіаперевізника, застосування буквального способу тлумачення не є доречним, адже недоцільно ставити існування суб'єктивного цивільного права, яким є право на компенсацію моральної шкоди, в залежність від відповідної вказівки на це право в актах законодавства. Аналогічної позиції притримуються і представники доктрини, зокрема Н. С. Кузнєцова⁷ та інші⁸.

Враховуючи вищевикладене, вважаємо правильною правову позицію Великої Палати Верховного Суду, сформульовану у постанові від 1 вересня 2020 р. у справі № 216/3521/16-ц⁹.

Так, виходячи з положень ст. ст. 16 і 23 ЦК України та змісту права на компенсацію моральної шкоди в цілому як способу захисту суб'єктивного цивільного права, компенсація моральної шкоди повинна відбуватися у будь-якому випадку її спричинення – право на компенсацію моральної (немайнової) шкоди виникає внаслідок порушення права особи незалежно від наявності спеціальних норм цивільного законодавства.

Статті 4 та 22 Закону про захист прав споживачів прямо передбачають право споживача на компенсацію моральної шкоди у правовідносинах між споживачами та виробниками і продавцями товарів, виконавцями робіт і надавачами послуг. Так, вирішуючи спір щодо компенсації моральної шкоди за порушення споживчого договору, суди мають враховувати, що моральна шкода за порушення цивільно-правового договору як спосіб захисту суб'єктивного цивільного права може бути компенсована і в тому разі, якщо це прямо не передбачено законом або тим чи іншим договором, і підлягає стягненню на підставі ст. ст. 16 та 23 ЦК України і ст. ст. 4 та 22 Закону про захист прав споживачів навіть у тих випадках, коли умовами договору право на компенсацію моральної шкоди не передбачено.

Аргументація прийнятої постанови детально викладена в ухвалі Касаційного цивільного суду від 13 листопада 2019 р., якою справу № 216/3521/16-ц було передано на розгляд Великій Палаті Верховного Суду¹⁰.

Так, на особливу увагу заслуговує положення, що структурно норми цивільного законодавства щодо відшкодування збитків і майнової шкоди, з однієї сторони, та компенсації моральної (немайнової) шкоди, з іншої сторони, інтегровані у ЦК України абсолютно ідентичним способом:

– книга перша ЦК України містить положення про відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди (ст. 22) нарівні з нормами про компенсацію моральної шкоди (ст. 23). Так само від-

шкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди й відшкодування моральної шкоди визначені як однорівневі способи захисту суб'єктивних цивільних прав і законних інтересів особи (ч. 2 ст. 16 ЦК України);

– розділ 1 «Загальні положення про зобов'язання» Книги п'ятої «Зобов'язальне право» ЦК України у п. 4 ч. 1 ст. 611 ЦК також визначає відшкодування збитків та моральної шкоди як однопорядкові наслідки порушення зобов'язання, не визначаючи різних та особливих умов для застосування таких заходів несправного боржника як збитки та відшкодування моральної шкоди. Адже формулювання абз. 1 ч. 1 ст. 611 ЦК України «встановлені договором або законом» рівною мірою стосується відшкодування як збитків, так і моральної шкоди;

– визначені ЦК України загальні умови відшкодування майнової (ст. 1166) та моральної (ст. 1167) шкоди в недоговорних зобов'язаннях також не містять особливих умов допустимості відшкодування останньої порівняно із першою.

Водночас тлумачення ст. 23 ЦК України свідчить, що вона є нормою, сфера дії якої поширюється на будь-які цивільно-правові відносини, у яких особі було завдано моральної шкоди. Це, зокрема, підтверджується тим, що законодавець вживає формулювання «особа має право на відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок порушення її прав». Тобто можливість стягнення компенсації моральної шкоди ставиться в залежність не від того, що це передбачено тією чи іншою нормою закону або положеннями договору, а від власне факту порушення цивільного права особи.

Висновки. Аналіз законодавства України в частині цивільно-правової відповідальності авіаперевізника за порушення зобов'язань у сфері перевезення пасажирів та багажу дає підстави для висновку, що норми національного законодавства у цілому відповідають міжнародним актам у сфері авіаперевезень. Варто звернути увагу на властиву для цивільних правовідносин, що виникають з приводу цивільно-правової відповідальності авіаперевізника, презумпцію вини останнього, нормативне закріплення меж відповідальності перевізника та спеціальний порядок захисту порушених прав пасажирів. Разом із тим актуальним є питання компенсації моральної шкоди, завданої пасажиру як споживачу послуг з перевезення внаслідок неналежного виконання авіаперевізником своїх зобов'язань. Судова практика, що склалася з цього питання, не є однозначною та усталеною. Однак сформульована Великою Палатою Верховного Суду правова позиція щодо можливості компенсації моральної шкоди за відсутності закріплення такого права особи в спеціальних актах цивільного законодавства, на нашу думку, є абсолютно правильною та прогресивною.

¹ Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.

² Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.

³ Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 27.12.2020).

⁴ Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення: 27.12.2020).

⁵ Про захист прав споживачів: Закон України від 12 травня 1991 р. № 1023-XII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. № 30. Ст. 379.

⁶ Постанова Верховного Суду від 17 вересня 2018 р. у справі № 761/46018/16-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/77456022> (дата звернення: 28.12.2020).

⁷ Кузнєцова Н.С. Вибрані праці. Київ : ПрАТ «Юридична практика», 2014. С. 115.

⁸ Надьон В.В. Зв'язок суб'єктивного цивільного обов'язку з нормою права та правовідносинами. *Часопис Київського університету права*. 2017. № 1. С. 167.

⁹ Постанова Великої Палати Верховного Суду від 1 вересня 2020 р. у справі № 216/3521/16-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91644731> (дата звернення: 28.12.2020).

¹⁰ Ухвала Верховного Суду від 13 листопада 2019 року у справі № 216/3521/16-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85678980> (дата звернення: 28.12.2020).

Резюме

Соловійов Б.О. Цивільно-правова відповідальність авіаперевізника: окремі аспекти.

У статті проаналізовано теоретичні та практичні проблеми цивільно-правової відповідальності авіаперевізника за порушення зобов'язань у сфері перевезення пасажирів і багажу, положення національного законодавства та міжнародно-правових актів. Визначено межі відповідальності авіаперевізника, порядок захисту прав пасажирів у разі затримки відправлення пасажирів та порушення строку його доставляння до пункту призначення, затримки, втрати чи пошкодження багажу. Визначено основні підходи та позиції судової практики щодо вирішення окремих проблем цивільно-правової відповідальності авіаперевізника. Особлива увага звертається на питання компенсації моральної шкоди, завданої пасажиру як споживачу послуг з перевезення внаслідок неналежного виконання авіаперевізником своїх зобов'язань.

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність авіаперевізника, авіаперевезення, пасажир, багаж, презумпція вини перевізника, авіаційні правила, Монреальська конвенція.

Резюме

Соловьев Б.О. Гражданско-правовая ответственность авиаперевозчика: отдельные аспекты.

В статье проанализированы теоретические и практические проблемы гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика за нарушение обязательств в сфере перевозки пассажиров и багажа, положения национального законодательства и международно-правовых актов. Определены границы ответственности авиаперевозчика, порядок защиты прав пассажира в случае задержки отправления пассажира и нарушение срока его доставки в пункт назначения, задержки, потери или повреждения багажа. Определены основные подходы и позиции судебной практики по решению отдельных проблем гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика. Особое внимание обращается на вопросы компенсации морального вреда, причиненного пассажиру как потребителю услуг по перевозке вследствие ненадлежащего исполнения авиаперевозчиком своих обязательств.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность авиаперевозчика, авиаперевозки, пассажир, багаж, презумпция вины перевозчика, авиационные правила, Монреальская конвенция.

Summary

Borys Soloviov. Civil liability of an air carrier: certain aspects.

Nowadays the processes of democratization, liberalization, integration of Ukraine into European and world space take place. The undisputed significance for these processes is the signing of the Association Agreement between Ukraine and the European Union. Thus, the rapprochement of Ukraine with the European community, which has taken place in recent years, affects the sphere of private law relations, which make up the subject matter of civil law. All mentioned above facts affect the development of infrastructure in Ukraine. That is why the issues related to the legal regulation of air transportation activity, including civil responsibility of air carrier, are relevant.

Having analyzed current doctrine of civil law, we can conclude that nowadays researchers are paying more attention to a deep understanding and study of the general provisions of civil liability of the air carrier in general and various aspects and problematic issues of it in particular. Special attention is paid to responsibility for the delays in the departure of a passenger and violation of the estimated delivery time, delays, loss or damage to baggage caused by improper performance of air carrier's obligations under the contract.

To our mind, one of the main problems of the air transportation disputes regarding indemnification refers to the legislation applied. The fact is that courts tend to use legislation limiting legal opportunities for protection of rights and legally protected interests.

The main approaches of judicial practice regarding certain problems of civil liability of an air carrier have been determined. Particular attention is paid to the issues of compensation for moral damage caused to a passenger as a consumer of transportation services as a result of improper performance by the air carrier of its obligations.

It is important to stress that analysis of various court decisions gives ground to conclude that compensation for moral damage caused to a passenger is an open question which should be answered. Nevertheless, court practice has been changed recently. Legal position formed by the Supreme Court regarding the possibility of compensation for moral damage in case the absence of enshrining such a person's right in special acts of civil law, in our opinion, is absolutely correct and progressive.

Key words: civil liability of an air carrier; air transportation; passenger; luggage; presumption of the carrier's guilt; aviation regulations; Montreal Convention.

DOI: 10.36695/2219-5521.4.2020.51

УДК 347.412

Я.Є. ФОМЕНКО

*Ярина Євгеніївна Фоменко, аспірантка Львівського державного університету внутрішніх справ**

ORCID: 0000-0002-7723-2446

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕНІ ЯК ВИДУ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ГРОШОВИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. Умови сучасного життя так чи інакше спонукають до оформлення договірних правовідносин. Сьогодні важко уявити життя без застосування договору. Сучасному суспільному устрою притаманне розширення сфери договору: невинний розвиток сприяє оформленню щоразу нових правовідносин із досі невідомим предметом регулювання. Будь-якому суспільству притаманні як статусні, так і договірні відносини, а перехід від субординації й підпорядкування до договорів все ж таки вважається загальною лінією розвитку¹. Як влучно зазначив С.П. Погребняк, здатність до реалізації інтересів під власну відповідальність є основою договору, а зв'язаність договором і відповідальність становлять його неминучі наслідки². Останній може виражатися в усній чи письмовій формі, бути одностороннім чи багатостороннім, встановлювати, змінювати чи припиняти цивільні права та обов'язки. Та одне залишається незмінним – наявність відповідальності за невиконання або неналежне виконання положень договору.

© Я.Є. Фоменко, 2020

* *Yaryna Fomenko, Postgraduate Student of Lviv State University of Internal Affairs*