

Юрисдикція спорів між пасажиром та авіаперевізником і застосовне право



Ганна ЦРАТ,
партнер «Юрзовнішсервіс», к.ю.н.

ЮРЗОВНІШСЕРВІС
адвокати і радники

Настало літо, а тому більшість наших громадян планують свої відпустки у далекі та близькі країни, добиратися до яких стало звично літаками. Часто авіаперевезення здійснюється не регулярними рейсами, а чартерними, під час яких можуть відбуватися усілякі, не завжди приємні події (затримка або скасування рейсу, відмова у перевезенні, заподіяння шкоди тощо). Якщо врегулювати конфлікт з перевізником мирним шляхом не вдалося і пасажир має твердий намір позватися до авіаперевізника, він повинен розуміти, в якому випадку та до якого суду йому необхідно звертатися. Саме цим питанням буде присвячена стаття.

Україна є учасницею міжнародної конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, яка була підписана 28.05.1999 р. у Монреалі (далі – *Монреальська конвенція*). Згідно з нормами чинного законодавства України, Монреальська конвенція є частиною національного законодавства, що має переважну силу над нормами інших національних правових актів, включаючи норми закону «Про міжнародне приватне право» та ЦПК в частині визначення країни розгляду спору між споживачем (пасажиром) та авіаперевізником.

Таке превалювання норм Монреальської конвенції обмежене предметом спору, оскільки Монреальська конвенція регулює питання відшкодування шкоди пасажиру за тілесні ушкодження, включаючи смерть, пошкодження та втрату багажу, затримку у перевезенні пасажирів або його багажу. Всі інші питання пов'язані зі здійснюваним повітряним перевезенням у міжнародному сполученні (наприклад,

скасування рейсу або відмова у перевезенні у зв'язку з надмірним продажем авіаквитків), регулюються нормами відповідного матеріального права, що підлягає застосуванню.

Можливе місце розгляду спору за наявності тілесних ушкоджень

У разі заподіяння пасажиру тілесних ушкоджень позов про відповідальність перевізника, згідно зі ст. 33 Монреальської конвенції, може бути поданий за обґрунтованим вибором позивача у 5-ти юрисдикціях, які визначають суд договірної країни:

- за місцем знаходження перевізника, яке залежно від норм національного законодавства перевізника визначається як місце його реєстрації (Великобританія, США) або встановлюється в його статутних документах (Франція);
- за місцем його основної діяльності, що визначається за місцем знаходження штаб-квартири перевізника, з якої здійснюється керівництво його діяльності;
- за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір;
- до місця призначення перевезення, яке визначено, як правило, в договорі перевезення;
- до суду України, якщо позивач має тут основне та постійне місце проживання і перевізник надає до України послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів на власних повітряних суднах або на повітряних суднах іншого перевізника на підставі комерційної угоди, а перевізник здійснює в Україні діяльність, пов'язану з повітряним перевезенням пасажирів, використовуючи приміщення, орендовані ним чи іншим перевізником, з яким він має комерційну угоду, або які належать йому чи такому іншому перевізнику.

Особливості доказів у разі звернення до суду України

Обравши прийнятну для себе юрисдикцію, позивач повинен довести її належність та пов'язаність з нещасним випадком, що відбувся на борту повітряного судна або під час будь-якої з операцій під час посадки або висадки з літака. Для того щоб скористатися п'ятою юрисдикцією, тобто звернутися до суду України, позивач повинен надати суду докази свого основного та постійного місця проживання в Україні. При цьому його громадянство не відіграє жодної ролі. Також необхідна наявність здійснення відповідачем власних або код-шерингових польотів до України та наявність ділового представництва перевіз-

ника в Україні.

Хоча Монреальська конвенція встановлює уніфіковане регулювання відповідальності перевізника, тобто позивач, незалежно від країни розгляду спору, може отримати відшкодування у передбачених конвенцією розмірах, у країнах англо-американської правової сім'ї таке відшкодування буде більшим, оскільки дозволяє відшкодування ментальної шкоди родичів постраждалого. Так, законодавство деяких штатів США дозволяє компенсацію шкоди у вигляді емоційних страждань (компенсація втрати союзу (loss of consortium claim) одного подружжя через смерть або тілесні ушкодження іншого подружжя, що була компенсована в багатьох справах з міжнародних повітряних перевезень).

Втрата союзу означає неможливість для одного з подружжя мати нормальні подружні стосунки, що є евфемізмом ставових стосунків. Така втрата виникає, коли один з подружжя був ушкоджений і не може брати участь у ставових стосунках протягом певного часу або постійно внаслідок шкоди або страждає від ментального стресу через неправомірні дії відповідача, що перешкоджає звичайній сексуальній активності. Таким чином, неушкоджений з подружжя може вступити у справу ушкодженого подружжя з вимогою про втрату союзу, що оцінюється спекулятивно. Сума компенсації, що присуджується, залежить від суду.

Верховний суд США у справі LandSvcs. v. Gaudet (1974) визначив втрату союзу як таку, що охоплює широкий спектр взаємних вигод, які отримує кожен член сім'ї від тривалого спілкування з іншими членами, включаючи любов, пристрасть, турботу, увагу, союз, комфорт та захист. Через це складаються ситуації, коли пасажир відмовляють у задоволенні його вимоги про компенсацію емоційної шкоди, оскільки у нього не було тілесних ушкоджень, тоді як його подружжя може отримати компенсацію моральної шкоди, хоча він (або вона) взагалі не перебували на борту літака та не мали тілесних ушкоджень.

Можливе місце розгляду спору у разі затримки

У тому випадку, якщо вимоги позивача базуються на затримці у перевезенні, скористатися можна виключно першими чотирма юрисдикціями, з яких тільки третя (за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір) викликає найбільше труднощів у тлумаченні, оскільки

на сьогодні більшість квитків на повітряні перевезення придбається через інтернет. Обґрунтовуючи вибір України як належної юрисдикції для розгляду спору, позивач повинен довести, що перевізник має в Україні ділове представництво, через яке він уклав договір повітряного перевезення.

Вузьке та широке значення поняття «ділове представництво»

Визначення ділового представництва перевізника у країні може тлумачитися широко та вузько. Згідно з широким тлумаченням, прийнятим в американській та британській судовій практиці й доктрині, під це поняття підпадають як ділова контора перевізника, так і будь-якого його агента, включаючи іншого перевізника, через якого здійснюється постійний продаж квитків відповідачу. Згідно з вузьким тлумаченням, яке притаманне французькій судовій практиці й доктрині, що базується, передусім, на французькому тексті Варшавської конвенції, яка передувала Монреальській конвенції, перевізник повинен володіти приміщенням, в якому знаходиться його ділове представництво. У разі наявності такого ділового представництва перевізника в Україні позивач повинен довести, що договір повітряного перевезення був укладений саме через нього.

У разі придбання квитків через мережу Інтернет позивач повинен довести місце укладення договору перевезення. Ну думку деяких правників, виходячи із загальної теорії офerti та акцепту, таким місцем повинна бути країна, в якій знаходиться позивач, вносячи свої дані у форму бронювання та сплати за квиток (яка розглядається як запрошення до офerti), що придбається (доктрина «mailbox rule»). Запропонований підхід виглядає достатньо переконливим. Саме він був використаний американським судом у справі Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines 2005 WL 2475701 (D.N.J. 2005). Проте інший американський суд, виходячи з обставин справи, не підтримав такий підхід (Cordice v. LIAT Airlines, 2015 U.S. Dist. LEXIS 126704 (E.D.N.Y. Sept. 22, 2015)). Широкої судової практики з цього питання немає, оскільки позивач, як правило, наводить інші аргументи на користь обраної ним юрисдикції.

Проблеми визначення поняття «затримка»

Встановлюючи відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному

перевезенні пасажирів або багажу, а не за факт виникнення затримки в перевезенні, Монреальська конвенція не надає визначення поняття «затримка», хоча в підготовчих матеріалах Монреальської конференції пропонувалося її визначити як «невиконання перевезення пасажирів або доставки багажу чи вантажу в безпосереднє або остаточне місце призначення протягом часу, на який можна розумно очікувати від дбайливого перевізника, враховуючи всі відповідні обставини». Проте, оскільки таке визначення потребувало значного тлумачення (який перевізник може вважатися дбайливим, який час є розумним, які обставини є відповідними), розробники Монреальської конвенції зазначили про неможливість перелічити всі обставини, що можуть бути визначені як «затримка», а також наявність значної судової практики, що була сформована за Варшавською конвенцією, яка може слугувати допоміжною при встановленні судами, що розглядають спір, який відбулася затримка згідно з Монреальською конвенцією. Тобто встановлення того, чи відбулась «затримка», здійснюється на розсуд суду, який розглядає конкретні обставини кожної справи.

Стандартизовані заходи допомоги у разі затримки

Питання затримки в міжнародних повітряних перевезеннях в Україні також регулюються Повітряним кодексом (ст. 106) та Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. №735 (гл. 4 розд. XVI) (далі – *Правила*). Хоча ст. 9 Конституції України передбачає примат міжнародного договору над національним правом, ми схилиємося до думки, що у разі затримки в міжнародному перевезенні та виникнення спору з цього питання суд також буде схильним до застосування Правил. Наша позиція ґрунтується на тому, що як вказано у Правилах, їх розроблено враховуючи вимоги Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 11.02.2004 р. №261/2004 про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови в перевезенні, а також у разі скасування чи тривалої затримки рейсів (Регламент 261/2004) та Монреальської конвенції 1999 р. Хоча авіаперевізники та багато правників вважають неприпустимим регулювання тих сфер авіаційної діяльності, які вже врегульовані міжнародними конвенціями, визначеними як виключний документ регулювання, Європейський суд справедливості щодо правомірності прийняття та застосування Регламенту 261/2004 вказав, що стандартизовані заходи допомоги на ранній стадії цієї системи, яка запроваджена Монреальською конвенцією, та виконання цих стандартизованих заходів не позбавляє

пасажирів права в майбутньому подати позов згідно з Монреальською конвенцією.

Аргументуючи правомірність прийняття Регламенту 261/2004 в частині питань, що стосуються затримки рейсів, Європейський суд справедливості посилався на те, що Регламент 261/2004 застосовується у разі надзвичайної ситуації, тоді як Монреальська конвенція стосується звичайного здійснення перевезень.

Визначення «надзвичайної ситуації»

У преамбулі Регламенту 261/2004 «надзвичайні обставини» визначаються такими, яких неможливо було уникнути, навіть у разі прийняття всіх розумних заходів. До таких надзвичайних обставин Регламент 261/2004 відносить політичну нестабільність; метеорологічні умови, несумісні з можливістю виконати рейс; безпекові ризики та неочікувані недовідки, що впливають на безпеку рейсу; страйки, які впливають на діяльність повітряного перевізника. Згідно з тлумаченням Європейського суду справедливості, ці обставини повинні визначатися таким чином: «Технічна проблема в літаку, яка може призвести до скасування або затримки рейсу, не покривається концепцією «надзвичайних обставин» у розумінні цього положення, за винятком випадку, коли ця проблема походить з подій, які за своїм характером і походженням не є властивими нормальному здійсненню діяльності авіаційного перевізника та знаходяться поза його контролем». Тобто мова йде про закриття аеропортів, аеронавігаційну перевантаженість, політичну нестабільність, суворість негоди, безпекові ризики та страйки.

У разі придбання квитків через інтернет позивач повинен довести місце укладення договору перевезення

Рішення європейських судів свідчать, що вивчаючи обставини справи та вирішуючи, чи покривається концепцією «надзвичайних обставин» технічна проблема в літаку, що призвела до затримки рейсу, суддя виходить з принципу балансу інтересів сторін, а не з принципу споживацького інтересу пасажирів. Так, затримка міжнародного рейсу Манчестер-Мадейра на 6 годин через витік пального з панелі доступу до бака на крилі літака була віднесена до надзвичайних обставин, оскільки виникла внаслідок дефектів конструкції літака, які перевізник не міг ні передбачити, ні попередити.

В іншій справі затримка рейсу була викликана протіканням гідравлічної системи, що могла б мати наслідком відсутність безпечної посадки або користування автопілотом. Дефект не було виявлено у процесі здійснення рутинного технічного утримання літака. Оскільки з таким дефектом літак неможливо було використовувати, перевізник не зміг здійснити рейс з Риму до Лідсу. Через рідкісність дефекту перевізник не мав на складі необхідної запасної частини та був змушений замовити її в США. Суддя визнав, що дефект був надзвичайним за своїм характером, оскільки не міг бути виявленим у процесі рутинних процедур, а також що перевізник здійснив всі розумні заходи для запобігання затримки.

Для прояснення питання, які саме технічні проблеми покриваються концепцією надзвичайних обставин, було видано рекомендаційне керівництво, яке визначило допоміжні тестові критерії, що дозволяють віднести технічні проблеми, які сталися на літаку, до надзвичайних обставин. Такими тестовими критеріями визначені непередбачуваність, невідворотність та зовнішні чинники. Рекомендації передбачають, що перевізник звільняється від відповідальності за затримку здійснення повітряного перевезення не лише у разі наявності надзвичайних обставин, але й у випадку представлення ним доказів, що він вжив усіх розумних заходів для запобігання виникненню таких надзвичайних обставин.

Хоча Правила слідує Регламенту 261/2004 в частині визначення видів затримки та застосовуваних до них об'єктивних критеріїв, концепція «надзвичайних обставин», використана у Правилах для звільнен-

ня відмови та збоїв, несправностей систем електропостачання, зв'язку, комунікацій, обладнання, програмного забезпечення. Тобто до обставин, які знаходяться поза розумним контролем перевізника, Правилами додані обставини, що можуть використовуватися перевізником як звільнення від відповідальності у разі неналежного виконання своїх обов'язків щодо технічного утримання літака. Таке визначення «надзвичайних обставин» дає можливість українському перевізнику уникнути відповідальності перед пасажиром, оскільки це визначення є надзвичайно широким. Зазначену недоречність планується виправити новими правилами перевезення пасажирів та багажу, які останнім часом жваво обговорюються у цій галузі.

Розсуд суду

Оскільки тлумачення поняття «затримка» пов'язане з поняттям «невиконання», визначення того, чи відбулось невиконання договору повітряного перевезення або затримка у такому перевезенні, залежить від тлумачення обставин справи судом та підстави позову, на яку посилається позивач. Якщо обставини справи більше схожі на невиконання, а не на затримку, виключність положень Монреальської конвенції не застосовується, а застосовується національне право.

Застосування національного права

Скасування перевізником рейсу або його відмова у перевезенні пасажирів через надмірний продаж квитків належить до питань невиконання договору перевезення, які регулюються національним правом, а не нормами Монреальської конвенції. Невиконання рейсів за іншими причинами, включаючи питання відмови у допущенні пасажирів на рейс, хоча вони вчасно прибули на посадку, за винятком розумних підстав, які забороняють таку посадку (підстави здоров'я, безпеки або неналежних документів для подорожі), також розглядається як таке, що регулюється нормами національного права, а не Монреальською конвенцією.

У тому випадку, якщо обставини справи ґрунтуються на невиконанні договірному перевезенні у міжнародному сполученні та Монреальська конвенція не застосовується, суд України, згідно з визначенням ст. 76 закону України «Про міжнародне приватне право», може прийняти до свого провадження та розглядати будь-які справи з іноземним елементом, якщо відповідач має на території України філію або представництво.

Якщо позовні вимоги ґрунтуються на невиконанні умов повітряного перевезення, то згідно зі ст. 44 закону України «Про міжнародне приватне право», застосованню підлягатиме право фактичного перевізника. 