

О. В. Оніщенко

кандидат юридичних наук

Юридичний інститут Національного авіаційного університету,

кафедра цивільного права і процесу

просп. Космонавта Комарова, 1, Київ, Україна, 03058

ДОГОВІР ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ДЕЯКІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

У статті аналізуються положення нормативно-правових актів, міжнародних конвенцій у сфері повітряного перевезення, а також погляди вчених щодо суб'єктного складу договору повітряного перевезення.

Ключові слова: договір перевезення, договір повітряного перевезення, авіаперевізник, вантажовідправник, пасажир.

Повітряний транспорт в історичному вимірі є порівняно новим видом транспорту. Разом з тим, повітряні перевезення набувають все більшого поширення як у нас в країні, так і за кордоном. Така популярність зазначеного виду перевезень обумовлена, в першу чергу, великою, порівняно з іншими видами транспорту, швидкістю, можливістю доставити пасажирів і вантаж в місця призначення, що є недоступними для інших видів транспорту.

Вагомий внесок у дослідження різних аспектів перевезення повітряним транспортом внесли такі вітчизняні та зарубіжні вчені-юристи, як І. Безлюдько, В. Вітрянський, О. Дзера, І. Діковська, Н. Кузнецова, В. Луць та ін. Разом з тим, внесення змін до транспортного законодавства, прийняття нового Повітряного кодексу України, нормативно-правове закріплення та ефективне використання на практиці принципу свободи договору, зумовлює інтерес до дослідження юридичної підстави повітряних перевезень — договору повітряного перевезення.

Метою цієї статті є дослідження правової природи договору повітряного перевезення на основі аналізу норм чинного законодавства.

Перевезення повітряним транспортом здійснюється на приватних засадах, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов, але з урахуванням імперативів безпеки.

З огляду на це законодавче регулювання договорів перевезення мало і має певну специфіку, не притаманну іншим цивільно-правовим інститутам. Зокрема, окрім Цивільного кодексу України (далі по тексті — «ЦК») [1] передбачається наявність окремих кодифікованих актів (статутів, кодексів), які враховують специфіку перевезення окремими видами транспорту. Не є в цьому плані винятком і повітряні перевезення, які регулюються Повітряним кодексом України (далі по тексті — «ПК») [2].

Слід зазначити, що даний нормативно-правовий акт має комплексний характер і містить приватно-правові і публічно-правові норми, які регулю-

ють відносини щодо контролю з боку держави за повітряними перевезеннями. Причому останні переважають. Цивільно-правовий договір повітряного перевезення, як основний засіб правового регулювання перевезень, має певну специфіку, обумовлену видом транспорту.

Як було зазначено вище, підставою для виникнення зобов'язальних відносин з перевезення є договір. Відповідно до ч. 1 ст. 98 ПК повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Разом з тим ПК не дає визначення договору повітряного перевезення. З огляду на те, що договір повітряного перевезення є цивільно-правовим договором, на нього повною мірою поширюються норми ЦК.

Договірні зобов'язання, що випливають із договору повітряного перевезення, належать до групи договорів про надання транспортних послуг. Тобто, на нього розповсюджуються положення Глави 63 ЦК «Послуги. Загальні положення» та спеціальні норми Глави 64 ЦК «Перевезення».

Аналізуючи норми, які містяться у Главі 64 ЦК, можна зробити висновок, що поняття «договір перевезення» розкривається через низку договорів, які покликані регулювати різні відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу, пошти. Зазначені договори відрізняються один від одного за різними ознаками: суб'єктивним складом, предметом тощо.

Відповідно до ч. 1 ст. 908 ЦК перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Тобто, залежно від об'єкта перевезення законодавець виділяє перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Відповідно, повітряне перевезення — це перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення (п. 78, ч. 1 ст. 1 ПК).

ЦК містить загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу різними видами транспорту. Більш детальна регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних перевезень, основним з яких є ПК. Разом з тим, ПК в п. 104 ч. 1 ст. 1 містить тільки визначення договору чартеру (фрахтування), а визначення договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів повітряним транспортом відсутні.

На нашу думку, в ПК доцільно закріпити загальне визначення договору перевезення повітряним транспортом. Доповнення ПК такими визначеннями дозволить визначити істотні умови договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу з урахуванням специфіки саме повітряних перевезень, зокрема, предмет договору, оплату, строк та місце виконання договору; встановити сторони договору перевезення повітряним транспортом.

На підставі законодавчих визначень договору перевезення можна виділити основні ознаки договору повітряного перевезення на прикладі ознак договору перевезення в цілому.

По-перше, договір повітряного перевезення є *договором про надання перевізних послуг*, тобто послуг з переміщення пасажирів, багажу, вантажу та пошти.

По-друге, цей договір є двостороннім. Однією із сторін будь-якого договору повітряного перевезення є авіаційний перевізник. Визначення поняття «перевізник» є важливим науковим та практичним завданням як на міжнародному рівні, так і у вітчизняному законодавстві. Визначення авіаційного перевізника закріплено в ПК, Правилах повітряних перевезень вантажів [3], Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу [4].

Як зазначено у п. 8 ч. 1 ст. 1 ПК, авіаційним перевізником (авіаперевізник) є суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом.

З наведеного визначення можна виділити основні ознаки повітряного перевізника: 1) *повітряним перевізником може бути тільки суб'єкт господарювання*. Тобто, перевізником може бути або юридична особа, або фізична особа-підприємець. Слід зазначити, що згідно із Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. [5], до господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, віднесено надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів повітряним транспортом. Відповідно авіаперевізником може бути суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів. 2) *авіаперевізник надає послуги з перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти повітряним транспортом*. Відповідно до п. 78 ч. 1 ст. 1 ПК повітряним перевезенням є перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення; 3) *наявність прав експлуатанта авіаційної техніки*. Відповідно до п. 36 ч. 1 ст. 1 ПК, експлуатантом є юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден. Хотілося б відзначити, що визначення поняття «експлуатант», окрім ПК, зустрічається ще близько в 40 нормативно-правових актах в редакції, що майже не відрізняється від редакції, наведеної в ПК. Разом з тим, окремі нормативно-правові акти визначають це поняття дещо ширше.

Так, відповідно до п. 4 Інструкції про порядок заповнення вантажної митної декларації [6], експлуатант — юридична або фізична особа, яка експлуатує морське (річкове) або повітряне судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах. Згідно з п. 1.7 Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України [7], експлуатант — особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряне судно або пропонує свої послуги в цій галузі та має відповідний сертифікат, виданий Державіаадміністрацією.

З наведених вище визначень поняття «експлуатант» можна виділити такі його основні ознаки: 1) *повітряне судно може належати суб'єкту господарювання на будь-якому майновому праві: як на речовому (право власності), так і на зобов'язальному (оренда, лізинг)*. Як зазначено у п. 3.1.1. Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні [8], повітряне судно може бути зареєстровано в державному реєстрі цивільних повітряних суден України, якщо воно є власністю юридичної або фізичної особи України або орендується юридичною або фізичною особою України в іно-

земного власника; 2) експлуатант здійснює експлуатацію повітряного судна, тобто здійснює повітряне перевезення пасажирів, багажу, вантажу чи пошти. Хотілося б відзначити, що ПК залежно від «об'єкта експлуатації» розрізняє експлуатанта аеродрому, експлуатанта аеропорту та безпосередньо експлуатанта повітряного судна, який саме і може виступати повітряним перевізником; 3) наявність сертифіката експлуатанта.

Тобто, *авіаперевізника* можна визначити як суб'єкта господарювання, який на підставі договору повітряного перевезення надає послуги з перевезення вантажу, пасажирів, багажу та пошти і має права експлуатанта.

Слід зазначити, що терміну «перевізник» дається два визначення. По-перше, це власне перевізник, по-друге, фактичний перевізник (розділ II Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, розділі 3 Правил повітряних перевезень вантажів). Відповідно до ст. 1 Гвадалахарської конвенції [9], перевізником за договором є особа, яка уклала договір перевезення з пасажиром чи відправником. Фактичний перевізник — це особа, яка не є перевізником за договором і уповноважена перевізником по договору здійснювати все перевезення або його частину. Перевізник за договором та фактичний перевізник згадуються також і в ст. 39 Монреальської конвенції [10].

Залежно від об'єкта перевезення другою стороною договору повітряного перевезення може бути відправник або пасажир.

Відправниками вантажів можуть бути як юридичні, так і фізичні особи, яким вантаж належить на праві власності, повного господарського відання, оперативного управління чи на іншій правовій підставі.

У договорі повітряного перевезення пасажирів і багажу другою стороною виступає *пасажир*. Згідно з розділом II Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу пасажиром є особа (за винятком членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання чи особи, що супроводжує вантаж), що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення [4]. Тобто особливістю такого договору є те, що як особа, яка отримує послугу, виступає виключно фізична особа.

Але слід зазначити, що порівняно з іншими видами транспорту, законодавством, окрім загальних вимог щодо необхідного обсягу дієздатності для укладення договору повітряного перевезення, до пасажирів пред'являються особливі вимоги. Недотримання цих вимог може бути підставою для відмови перевізника укласти договір повітряного перевезення.

Характеризуючи суб'єктний склад договору повітряного перевезення вантажу, доцільно зупинитися на правовому статусі *вантажоодержувача*. Вантажоодержувач і відправник можуть збігатися в одній особі або бути різними. У другому випадку беззаперечним є той факт, що в договорі перевезення вантажу беруть участь принаймні три учасника: перевізник, відправник і вантажоодержувач.

Зобов'язання, як цивільно-правовий зв'язок між кредитором і боржником, не може створювати обов'язку для третьої особи. Це є загальнові-

домою презумпцією цивільного права. Разом з тим, неоднозначність правового статусу вантажоодержувача як учасника перевезення породила в юридичній літературі дискусію про віднесення договору перевезення вантажу до двосторонніх чи багатосторонніх договорів.

Специфіка правового статусу вантажоодержувача, як учасника договору повітряного перевезення, пов'язана з наступним: перевезення є засобом виконання іншого зобов'язання, яке виникає з основного договору (як правило, поставки), що укладається між вантажовідправником і вантажоодержувачем; у вантажоодержувача в зв'язку з укладенням договору повітряного перевезення виникають як права, так і обов'язки перед авіаперевізником.

Але незважаючи на це, його не можна розглядати як сторону такого договору. Тому більш поширеною є позиція, що договір перевезення вантажу повітряним транспортом є договором на користь третьої особи, якою виступає вантажоодержувач. Та обставина, що у вантажоодержувача, окрім прав, з'являються обов'язки, викликала критику щодо віднесення договору перевезення до договорів на користь третьої особи, оскільки третя особа може набувати за договором лише права і не може приймати на себе юридичні обов'язки, тому що обов'язки виникають у того, хто сам укладає договір [11, с. 52].

По-третьє, договір перевезення повітряним транспортом може бути як реальним, так і консенсуальним. Зокрема, договір перевезення пасажирів і багажу є за своїм характером *консенсуальним*. Що стосується перевезення вантажу, то зі змісту ст. 909 ЦК випливає, що обов'язок у перевізника доставити вантаж виникає лише після його прийняття. Тобто, цей договір є *реальним*. Разом з тим, ми погоджуємося з І. Безлюдько, що «існування такої презумпції не перешкоджає сторонам передбачити в договорі повітряного перевезення обов'язок прийняти вантаж до перевезення в майбутньому. У такому випадку цей договір набуде ознак консенсуальності» [12, с. 14].

По-четверте, договір перевезення повітряним транспортом є *формальним* договором, оскільки він укладається в письмовій формі з дотриманням усіх встановлених законодавством обов'язкових реквізитів. Вимога щодо форми вважається дотриманою, якщо дотримана форма документа на перевезення, який опосередковує і підтверджує укладення даного виду договору (ст. 98 ПК).

По-п'яте, договір перевезення повітряним транспортом є *оплатним договором*, оскільки діям перевізника відповідає обов'язок відправника чи пасажирів вчинити зустрічну дію, а саме, сплатити провізну плату.

По-шосте, договір перевезення пасажирів і багажу є *публічним*, тобто відповідно до ч. 1 ст. 633 ЦК повітряний перевізник бере не себе обов'язок надавати послуги з перевезення кожному, хто до нього звернеться.

Що стосується договору перевезення вантажу, то, на нашу думку, його не можна віднести до публічного в силу відсутності такої ознаки публічного договору, як обов'язок перевізника вантажу укласти договір з кожним, хто до нього звернеться. Хоча в літературі з цього приводу існують і інші позиції.

Таким чином, договір перевезення повітряним транспортом є двостороннім договором про надання послуг, однією із сторін якого є авіаперевізник, а іншою — пасажир або відправник, може бути як реальним, так і консенсуальним, є формальним, оплатним і публічним договором.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. // Голос України. — 2003. — № 47–48.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Урядовий кур'єр від 18.06.2011. — № 110.
3. Правила повітряних перевезень вантажів: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 186 від 14.03.2006 р. // Офіційний вісник України від 05.07.2006. — № 25. — Ст. 262.
4. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ Мінтрансв'язку України № 216 від 23.04.2010 р. // Офіційний вісник України від 27.08.2010. — № 63. — С. 37.
5. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 36. — Ст. 99.
6. Інструкція про порядок заповнення вантажної митної декларації: наказ Державної митної служби України від 09.07.1997 р. № 307 // Офіційний вісник України від 20.10.1997. — № 40. — Ст. 120.
7. Правила інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України: наказ Мінзв'язку України від 19.03.2009 р. № 295 // Офіційний вісник України від 05.05.2009. — № 31. — Ст. 83.
8. Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 31.01.2006 р. № 67 // Офіційний вісник України від 07.03.2006. — № 8. — Ст. 242.
9. Конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особою іншою, ніж договірний перевізник (Гвадалахарська конвенція) від 18.09.1961 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.rada.gov.ua.
10. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28.05.1999 р. // Закон України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Відомості Верховної Ради України. — 2009. — № 15. — Ст. 201.
11. Витрянский В. В. Договор перевозки. — М.: Статут, 2001. — 526 с.
12. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — К., 2005. — 22 с.

О. В. Оніщенко

Юридический институт Национального авиационного университета,
кафедра гражданского права и процесса
просп. Космонавта Комарова, 1, Киев, Украина, 03058

ДОГОВОР ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ: НЕКОТОРЫЕ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

Резюме

В статье анализируются положения нормативно-правовых актов, международных конвенций в сфере воздушных перевозок, а также позиции ученых касательно субъектного состава договора воздушной перевозки.

Ключевые слова: договор перевозки, договор воздушной перевозки, авиаперевозчик, грузоотправитель, пассажир.

O. V. Onischenko

Law Institute of National Aviation University,
The Department of Civil Law and Procedure
Kosmonavta Komarova av., 1, Kiev, 03058, Ukraine

AIR CONTRACT: SOME CIVIL LEGAL ASPECTS

Summary

The paper analyses provisions of regulatory legal acts and international conventions in the sphere of air contract, as well as scientists' opinions on the partial composition of the contract of air contract.

Key words: contract of transportation, air contract, air carrier, shipper, passenger.