

УДК 341.226 (043.2)

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.02.187>

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ЗАРЕЄСТРОВАННИЙ БАГАЖ ПАСАЖИРА

Назаренко Я.Л.,

аспірант кафедри міжнародного та європейського права
факультету права та міжнародних відносин
Державного некомерційного підприємства
«Державний університет «Київський авіаційний інститут»
ORCID: 0009-0007-4593-2281

Назаренко Я.Л. Міжнародно-правове регулювання відповідальності авіап перевізника за зареєстрований багаж пасажирів.

Розвиток бюджетних авіакомпаній сильно змінив імідж мандрівників, яким більше не потрібно носити з собою кілька валіз. Зниження цін на авіаквитки супроводжувалося переходом до більш мінімалістичних подорожей. Але багаж не зникає з договору перевезення.

Міжнародна компанія повітряних телекомунікацій (далі – SITA) у статистичному дослідженні підкреслила, що авіакомпанії втратили 36,1 мільйонів одиниць багажу у 2023 році, з яких 25 мільйонів було втрачено в європейських аеропортах. Збитки оцінено у 2,5 мільярди євро.

Питання транспортування, збереження та безпеки багажу регулюються міжнародно-правовими механізмами, основними джерелами яких є Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. (далі – Монреальська угода), реалізована в Регламенті (ЄС) № 2027/97 (з поправкою Регламентом (ЄС) № 889/2002) та положеннях національного законодавства держав-учасниць ЄС.

У галузі авіаційних пасажирських перевезень розрізняють два види багажу: зареєстрований багаж (доставляється авіакомпанією в багажне відділення) і ручна поклажа (перевозиться на борту з пасажиром). Такий розподіл багажу вперше було нормативно визначено положеннями Варшавської конвенції 1929 р. для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. (далі – Варшавський договір). Монреальська конвенція приймає цю дихотомію, що призводить до двох різних режимів відповідальності.

Регламент 881/2002 про внесення змін до Регламенту 2027/97 про відповідальність авіакомпаній у разі аварії передбачає в статті 3 §1, що відповідальність авіакомпаній за пасажирів та їхній багаж регулюється всіма положеннями Монреальської конвенції, що стосуються такої відповідальності.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (далі – IATA) розробила Посібник із вирішення питань пасажирських перевезень, який містить резолюції та рекомендовані практики оформлення багажу, наприклад вимогу зазначати вартість додаткових послуг. Ці резолюції є обов'язковими для авіакомпаній-членів IATA.

Міжнародна організація цивільної авіації (далі – ICAO) створила перелік небезпечних вантажів, який міститься в Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 року) і в Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям. IATA також розробила правила для Кодексу перевезення небезпечних вантажів, які мають на меті перетворити правила ICAO на практичне керівництво для процедур авіакомпаній. Усі ці правила містяться в Загальних умовах перевезення, якими користуються усі авіап перевізники.

Ключові слова: багаж, відповідальність авіап перевізника, міжнародний договір, Варшавська конвенція, Монреальська конвенція, Міжнародна асоціація повітряного транспорту, Міжнародна організація цивільної авіації, пасажирські перевезення.

Nazarenko Y.L. International legal regulation of the liability of an air carrier for a passenger's checked baggage.

The development of budget airlines has greatly changed the image of travelers, who no longer need to carry multiple suitcases. The decline in airfare prices has been accompanied by a shift to more minimalist travel. But baggage does not disappear from the contract of carriage.

The International Air Telecommunications Company (hereinafter referred to as SITA) has highlighted in a statistical study that airlines lost 36.1 million pieces of baggage in 2023, of which 25 million were lost at European airports. The losses are estimated at 2.5 billion euros.

The issues of transportation, storage and security of baggage are regulated by international legal mechanisms, the main sources of which are the Convention for the Unification of Certain Rules for

International Carriage by Air of 28 May 1999. (hereinafter referred to as the Montreal Convention), implemented in Regulation (EC) No 2027/97 (as amended by Regulation (EC) No 889/2002) and in the national legislation of the EU Member States.

In the field of air passenger transport, two types of baggage are distinguished: checked baggage (delivered by the airline to the baggage hold) and hand baggage (carried on board with the passenger). This division of baggage was first normatively defined by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 for the unification of certain rules relating to international carriage by air of 1929 (hereinafter referred to as the Warsaw Convention). The Montreal Convention accepts this dichotomy, which leads to two different liability regimes.

Regulation 881/2002 amending Regulation 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents provides in Article 3 §1 that the liability of air carriers for passengers and their baggage shall be governed by all the provisions of the Montreal Convention relating to such liability.

The International Air Transport Association (hereinafter referred to as IATA) has developed a Passenger Handling Manual which contains resolutions and recommended practices for the handling of baggage, such as the requirement to indicate the cost of additional services. These resolutions are binding on IATA member airlines.

The International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as ICAO) has established a list of dangerous goods, which is contained in Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation (1944 Chicago Convention) and in the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air. IATA has also developed rules for the Dangerous Goods Code, which aims to transform ICAO rules into practical guidance for airline procedures. All of these rules are contained in the General Conditions of Carriage, which are used by all air carriers.

Key words: baggage, air carrier liability, international treaty, Warsaw Convention, Montreal Convention, International Air Transport Association, International Civil Aviation Organization, passenger transportation.

Постановка проблеми. Протягом більш ніж ста років питання збереження майна та вчасна його доставка авіаперевізником лишається нагальним для світової авіаційної галузі. Відповідно напрощуд актуальним є дослідження шляхів удосконалення нормативної регламентації міжнародно-правового регулювання відповідальності авіаперевізника за багаж пасажирів.

Не так давно, перевезення багажу під час авіаперельоту було систематичним, оскільки висока вартість авіаквитків унеможлиблювала короткі поїздки [1]. Після прийняття багажу, перевізник був зобов'язаний видати пасажирові багажну квитанцію, яка офіційно підтверджувала доставку багажу. Але після внесення змін Гаазьким протоколом у 1955 р. [2] до Варшавської конвенції [3], оформлення окремої квитанції на багаж стало необов'язковим, натомість транзитні квитки взяли на себе цю функцію багажної квитанції.

Регламент 881/2002 [4] містить певні положення, спрямовані на адаптацію Монреальської конвенції [5] до особливостей права Європейського союзу. Питання полягає в тому, чи є ці адаптації доповненням до загального права, чи, навпаки, європейські законодавці прагнуть продемонструвати свою здатність ефективно протидіяти прогалинам, залишеним загальним правом [6].

З метою з'ясування питання відповідності міжнародно-правового режиму, застосовного до авіаперевізників за пошкодження, втрату чи не своєчасну доставку багажу, поточній реальності повітряних пасажирських перевезень, вважаємо за доцільне, дослідити концепцію поняття багажу в авіаційному законодавстві та механізмів, які дозволяють звільнення або обмеження відповідальності, а також обставини, які призводять до скасування ліміту компенсації.

Стан опрацювання. Теоретичні питання, пов'язані з правовим регулюванням міжнародних пасажирських авіаперевезень, неодноразово привертала увагу вітчизняних науковців, зокрема: О.В. Баранчук-Петросової, Д.Ю. Маркуш, Н.В. Моїсєєвої, І.В. Островської, О.А. Радченка, О.П. Радчук, Н.В. Моїсєєвої та ін.

Серед зарубіжних дослідників міжнародно-правових механізмів регулювання авіаційного перевезення пасажирів та багажу слід відзначити доробки таких учених, як Ж. Ізе, Х. Кетца, К. Коха, У. Магнуса, Р. Род'єра, Ж.-П. Тосі, К.М. Шмиттгоффа, Р. Шмідта, К. Цвайгерта, та ін.

Незважаючи на таку кількість різнопланових досліджень, присвячених проблемам міжнародно-правового регулювання авіаційних перевезень пасажирів та багажу, наразі відсутнє комплексне теоретико-правове дослідження питання міжнародно-правового регулювання відповідальності авіаперевізника за зареєстрований багаж пасажирів.

Метою цієї статті є дослідження нормативної регламентації міжнародно-правового регулювання відповідальності авіаперевізника за зареєстрований багаж пасажирів.

Виклад основного матеріалу. Багаж – це поняття, яке не визначено ні конвенційними нормами, ні законодавством Європейського союзу. Використання фрахтових термінів може свідчити

про відсутність чіткої регламентованості у питаннях відповідальності за втрату чи пошкодження багажу [7].

Визначення поняття багажу у публічних договорах частіше за все базується на його пункті призначення і залежить від того, який режим відповідальності до нього застосовується [8]. Дійсно, конвенційне законодавство встановлює відповідальність авіаперевізників виключно за зареєстрований багаж, але ним не визначено конкретних деталей щодо місткості багажу та предметів, які можна перевозити [9].

Французький юрист – науковець Рене Родьє визначає багаж у простому розумінні – як речі, які мандрівник бере з собою, реєструє, довіряє перевізнику або зберігає при собі [10, с. 2].

Співвітчизник Р. Родьє Жан-Паскаль Тосі зауважував, що у Варшавській конвенції немає визначення понять «багаж» і «вантаж» [10, с. 3]. Але з аналізу норм Конвенції можна зробити висновок, що ці поняття є тотожними, за винятком двох випадків, що стосуються права розпоряджатися багажем під час перевезення та звільнення від відповідальності у випадках, передбачених статтею 23, пункт 2 Варшавської конвенції.

Рене Шмідт зазначає, що багаж є предметом договору перевезення, який супроводжує пасажир, тоді як вантаж є предметом незалежного договору перевезення. Вантаж, певним чином, є розширенням початкового договору перевезення з пасажиром, і, як зазначає Шмідт, його додатковий характер дозволяє йому існувати незалежно від договору перевезення пасажиром [4, с. 4].

Це визначення включає багаж у договір перевезення пасажиром, але не визначає вміст багажу. Немає жодних обмежень щодо характеру речей, що відправляються, за винятком міркувань безпеки. Посилення безпеки в аеропортах призвело до створення спеціальних правил перевезення багажу. У результаті пасажирів стикаються з численними вимогами авіакомпаній і національного законодавства.

Авіакомпанії визначають характеристики багажу, який пасажирів можуть перевозити під час подорожі. Перевізники можуть застосовувати два типи норм провозу зареєстрованого багажу. Перший називається «концепцією ваги» і обмежує дозволена вагу багажу, належного пасажиром, в кілограмах. У цій системі не важлива кількість валіз, головне не перевищити поріг кілограмів, встановлений авіакомпанією. Зазвичай вага багажу не повинна перевищувати 20-30 кг [11, с. 23].

З іншого боку, доволі часто авіакомпанії застосовують систему «поштучного багажу», яка обмежує кількість багажу відповідно до обраного класу салону та додає цю вимогу до ліміту кілограмів. Загалом, економ-клас традиційних авіакомпаній і бюджетних рейсів дозволяє перевозити максимум одну одиницю багажу на одного пасажиром [11, с. 25].

Якщо пасажир не дотримується цих вимог, перевізник залишає за собою право відмовити в реєстрації багажу. Авіакомпанії суворо ставляться до норм провозу багажу. Додаткова норма на кг або одиницю багажу буде відображена на стійці авіакомпанії або, якщо вона недоступна, на веб-сайті.

Кожна авіакомпанія встановлює власні стандарти щодо розмірів багажу, дозволеного в багажному відсіку або в салоні. Пасажиром забороняється провозити в салоні рідини, ємність яких перевищує 100 мл [11, с. 27].

Деяке обладнання для дітей чи осіб з особливими потребами не можна брати в салон літака. Це стосується інвалідних візків і певного обладнання, призначеного для пересування або допомоги. Стаття 12 Регламенту (далі – Регламент) [5] передбачає, що у випадку втрати або пошкоджено такого обладнання під час реєстрації в аеропорту або транспортування на борту повітряного судна, пасажир, якому це обладнання належить, отримує компенсацію відповідно до норм міжнародного права, законодавства ЄС та національного права. Слід зауважити, що документ не надає переліку чи чіткого розуміння про яке саме допоміжне обладнання для людей з особливими потребами в ньому йдеться. Таке обладнання реєструється разом із іншим багажем та описується у посадковому талоні.

Осіб з обмеженими можливостями пересування можна супроводжувати до підніжжя літака на інвалідному візку, який їм належить або надається адміністрацією аеропорту. Незважаючи на специфічний характер цих предметів, їх цінність та крихкість, авіаперевізник не застосовує додаткових засобів збереження цього вантажу, а перевозить його так само як інший багаж. З цього слідує, що Регламентом [5] регламентує однаковий правовий режим до обладнання для осіб з особливими потребами та до інших видів багажу, оскільки воно піддається таким самим процедурам під час транспортування чи зберігання, як і звичайний багаж. У разі пошкодження такого виду багажу, Регламент посилається на застосування міжнародного права, права ЄС та національного права, тому багаж регулюється виключно конвенційним правом. На нашу думку, специфіка обладнання для людей з особливими потребами, вимагає вдосконалення законодавства щодо умов його реєстрації, перевезення та відшкодування збитків у разі його пошкодження чи втрати.

Крім того, пасажери мають можливість подорожувати зі своїми домашніми тваринами. Живі тварини можуть перебувати в салоні разом з пасажиром, якщо вони не перевищують певну вагу, або подорожувати у трюмі літака. IATA запровадила резолюції щодо транспортування живих тварин. Відповідно до правил IATA тварини вважаються багажем [12].

Цікавим є те, що конвенційне право не розрізняє багаж за призначенням. Відповідно до статті 17 §2 Монреальської конвенції багаж ділиться на зареєстрований та незареєстрований багаж [2, с. 11].

Жан Ізе визначає зареєстрований багаж як багаж, про який подбав камердинер під час реєстрації; він зобов'язується доставити його до місця призначення в належному стані та протягом необхідного терміну [11, с. 55].

Варшавська конвенція, визначала суворий алгоритм реєстрації багажу та видачі підтверджуючих документів. Згодом така процедура була визнана занадто формалізованою, багажна квитанція містила широкий перелік обов'язкової інформації про багаж. Перевізник мав вказати вагу та кількість валіз, що прямо впливало на розрахунок ліміту відповідальності останнього у разі втрати, затримки чи пошкодження багажу. Крім того, серед обов'язкових атрибутів багажної квитанції було зазначення місця та дати видачі, назви та юридичної адреси перевізника (перевізників) і, перш за все, вказівку на те, що транспорт підлягає режиму відповідальності, встановленому цією Конвенцією. Крім того, у разі декларування вартості багажу, ця обставина в обов'язковому порядку повинна була відображатися у багажній квитанції. Принципова аксесуарність багажної квитанції була обов'язковою з точки зору формальності, оскільки вона повинна була містити номер проїзного квитка пасажира.

Ще одна особливість полягала в тому, що перевізник на кожний багаж повинен був написати таку заяву: «Багаж видається власнику бюлетеня». Деякі науковці вважають, що таке формулювання, робить багажну квитанцію (бюлетень) схожою за своєю природою на гарантію на пред'явника [13, с. 6]. Цей формалізм був напрочуд жорстким, відсутність одного із пунктів призводила до усунення обмеження відповідальності авіаперевізника, тобто авіаперевізник не міг покладатися на обмеження або звільнення від відповідальності.

Згодом, передбачена Варшавською конвенцією процедура реєстрації багажу була значно спрощена. Перевізники більше не зобов'язувалися проводити додаткові процедури при реєстрації багажу, а зазначали про багаж у проїзному документі. Сьогодні ми бачимо, що пасажирські квитки взагалі стали безпаперовими [14].

Пасажири можуть навіть зареєструвати свій багаж у кіосках самообслуговування. Реєстрацію багажу можна здійснити без присутності персоналу авіакомпанії. Це нововведення було досягнуто шляхом відмови від будь-якого формалізму, передбаченого Монреальським протоколом.

Сьогодні кожний багаж має штрих-код, тому його легко можна знайти у разі втрати або неправильного направлення. Стаття 3 §3 Монреальської конвенції вимагає, щоб перевізник надавав пасажирові талон на кожен одиницю зареєстрованого багажу. Ця вимога не є формальністю у розумінні Варшавської конвенції, а лише маркуванням багажу, оскільки на практиці перевізник не дає цей аркуш пасажирові, а прикріплює його до багажу.

Стаття 3 §4 Монреальської конвенції вимагає від перевізника інформувати пасажира про настання відповідальності для авіаперевізника у разі втрати, пошкодження чи затримки багажу. Ця інформація зазвичай міститься і в квитку або, якщо вона недоступна, то на звороті посадкового талона у випадку електронного квитка.

Зареєстрований багаж не залишається у пасажира, а передається до багажного відділення літака. Пасажири не мають доступу до нього, його зберігають працівники перевізника. Сьогодні доцільніше говорити про субпідрядників, які перевозять багаж від реєстрації до багажного відділення літака. Авіакомпанія зберігає багаж з моменту його отримання до моменту доставки. Поняття «безпека» вантажу пояснює спеціальний режим відповідальності за зареєстрований багаж [15].

На рівні договірної відповідальності національне законодавство зазвичай передбачає, що перевізник несе відповідальність за наслідки зареєстрованого багажу, незалежно від способу транспортування. Однак слід зазначити, що, наприклад, у Франції, Верховний суд зазначив, що договір багажу є допоміжним до договору перевезення. Зобов'язання щодо результатів безпеки, викладені в договорі перевезення, певною мірою поширюються на багаж, яким опікується перевізник. Оскільки багаж є неживим предметом, доречніше говорити про суворі зобов'язання безпеки.

Зберігання багажу має допоміжний характер, пасажир передає володіння над своїм багажем перевізнику і з цього моменту пасажир фактично перестає бути володільцем багажу, але залишається його власником.. Завдяки теоретичним дослідженням концепції володіння, ми можемо зрозуміти мету запровадження системи відповідальності для авіаперевізників.

Стаття 17(2) Монреальської конвенції передбачає, що авіаперевізник несе сувору відповідальність за пошкодження зареєстрованого багажу, його знищення, втрату або затримку, лише якщо подія, яка спричинила такий негативний наслідок, сталася на борту повітряного судна або в будь-який час, коли зареєстрований багаж перебував у володінні перевізника. Авіакомпанія відповідає за перевезення зареєстрованого багажу пасажирів та несе відповідальність за багаж протягом усього періоду зберігання. Перевізник звільняється від відповідальності лише в тій мірі, в якій пошкодження спричинено природними явищами або властивими вадами багажу. Як і у випадках тілесних ушкоджень, перевізник звільняється від відповідальності, лише якщо винен потерпілий; це називається внутрішнім дефектом багажу.

Висновки. Дослідження нормативної регламентації міжнародно-правового регулювання відповідальності авіаперевізника за зареєстрований багаж пасажирів, здійснене в межах даної статті, наглядно демонструє недосконалість міжнародного законодавства щодо визначення понять і основних термінів, меж та обсягу відповідальності, що у свою чергу, слугує до неоднакового застосування норм та неправильного тлумачення явищ. З метою уникнення непорозумінь між пасажирів та авіакомпаніями, стандартизація більш ніж необхідна. Застосовуваний на сьогоднішній день режим, майже не змінився після Варшавської конвенції, прийнятої 1929 року. Багаж є основним джерелом суперечок між пасажирів та авіакомпаніями. Доцільним вбачається розроблення Міжнародною асоціацією повітряного транспорту більш конкретних правил перевезення багажу та меж відповідальності авіаперевізника під час авіаційного польоту, необхідних для заповнення прогалин в нині діючих регламентах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. More than 36 million bags were mishandled in 2024. Don't be part of the stats! URL: <https://www.gego.io/blogs/lost-luggage/more-than-36-million-bags-were-mishandled-in-2024-dont-be-part-of-the-stats> (дата звернення 12.03.2025).
2. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право». К., 2005. 20 с.
3. Гагський протокол 1955 РОКУ про поправки до Варшавської конвенції 1929 року про уніфікацію деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU55011> (дата звернення 12.03.2025).
4. Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2002/889/oj/eng> (дата звернення 15.03.2025).
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 12.03.2025).
6. Регламент (ЕО) № 881/2002. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX:32002R0881> (дата звернення 12.03.2025).
7. Baggage Reference Manual (BRM). URL: <https://www.iata.org/en/publications/manuals/baggage-reference-manual> (дата звернення 12.03.2025).
8. Концепція та місія до 2025 року. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/UA/vision-and-mission.aspx> (дата звернення 12.03.2025).
9. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Конвенція, Поправки, Міжнародний документ від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення 12.03.2025).
10. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу. URL: <https://eprints.oa.edu.ua/id/eprint/1169/1/lidovets.pdf> (дата звернення 13.03.2025).
11. Ручна поклажа і багаж: правила перевезення Wizz Air, МАУ, Ryanair та інших. Оновлено. URL: <https://epravda.com.ua/publications/2019/01/23/644539> (дата звернення 13.03.2025).
12. Регламент (ЄС) № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року про права інвалідів та людей з обмеженими можливостями пересування під час подорожі повітряним транспортом. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj/eng> (дата звернення 13.03.2025).
13. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. Київ, – 2019. 496 с.

14. IATA та ICAO розширюють співпрацю у впровадженні глобальних стандартів авіап перевезень небезпечних вантажів. URL: <https://www.aeroflap.com.br/uk/IATA-та-ICAO-розширюють-співпрацю-у-впровадженні-глобальних-стандартів-авіап перевезень-небезпечних-вантажів> (дата звернення 15.03.2025).
15. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 14.03.2025).