

called mononorms. They are mostly used when the law-making bodies do not have time to follow the real relations and their participants are forced to create the right for themselves.

Under a five-link system, the legal structure includes the grounds for their occurrence - the specific life circumstances (legal facts) that are associated with the emergence, change and termination of subjective rights and legal obligations [5, p. 326].

References

1. Підопригора О.А., Боброва Д.В. Цивільне право: навч. посіб. Київ, 2012. 416 с.
2. Цивільний кодекс України: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (date of access: 12.10.2019)
3. Цивільне право України / за ред. С.А Сліпченко., В.А Кройтор. Харків: Еспада, 2013. 246 с.
4. Стефанчук Р.О. Цивільне право України: навч. посіб. Київ, 2010, 308 с.
5. Порівняльне правознавство / за ред. Бехруз Х.О. Львів: Фенікс, 2013. 461 с.

УДК 347.9 (043.2)

Стешенко М.В., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Філик Н.В., к.ю.н., доцент

СТЯГНЕННЯ МОРАЛЬНОЇ ШКОДИ В АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Право на відшкодування моральної (немайнової) шкоди виникає внаслідок заподіяння шкоди (майнової, фізичної чи немайнової (моральної)) незалежно від наявності спеціальних норм цивільного законодавства та не включає в себе ніякого майнового елемента, не має економічного змісту.

Однак визначення поняття матеріальної (немайнової) шкоди є предметом дискусій серед науковців, а також супроводжується неоднозначним її тлумаченням законодавцем. Так, на сьогодні існує розширена законодавча база, яка закріплює право громадянина на відшкодування моральної (немайнової) шкоди, а саме: Конституція України [1], Цивільний кодекс України [2], тощо. Разом з тим, враховуючи специфіку дослідження, ми звертаємось і до спеціального законодавства. Так, «авіаційні перевезення

авіаперевізниками України врегульовані такими нормативними актами:

- Повітряний кодекс України [3];
- Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, далі – Правила повітряних перевезень) [4];
- Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята 28 травня 1999 р. (далі - Монреальська Конвенція);
- Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р., ратифікована Українською РСР від 14 серпня 1959 р. за № 995-181 (далі - Варшавська Конвенція 1929 р.);
- Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Гаазький Протокол 1955 р.) [5].

Отже, для того щоб забезпечити захист прав споживачів у відносинах повітряних перевезень слід враховувати як норми цивільного та цивільно-процесуального законодавства так і норми спеціального законодавства, які регулюють конкретну групу суспільних відносин.

Поряд з тим, жоден із нормативних актів не містить узагальненого поняття моральної (немайнової) шкоди. Такі акти розкривають зміст моральної (немайнової) шкоди лише стосовно регульованих ними галузевих правовідносин, а поняття «моральна (немайнова) шкода» формується відповідно до потреб цих правовідносин, а особливості відшкодування моральної шкоди в авіаційних перевезеннях мають особливу специфіку та складності на яких ми зупинимось нижче. Особливої складності для юридичної науки і практики є притягнення до відшкодування моральної шкоди в авіаційних перевезеннях.

Майже кожен пасажир, рейс якого затримали або скасували, який подорожував нижчим класом обслуговування чи якому було відмовлено в посадці на рейс через відсутність вільних місць на борту літака, зазнає моральних страждань. Тому під час звернення до суду, крім матеріальної, пасажир часто вимагає від авіаперевізника відшкодування й моральної шкоди, посилаючись на положення Закон України «Про захист прав споживачів» [6], який надає право вимагати відшкодування моральної шкоди за надання неякісних послуг споживачеві. Проте, як засвідчує практика, суди у 99% випадків відмовляють у стягненні моральної шкоди з авіаперевізника на користь пасажирів, посилаючись на те, що ані Повітряний кодекс, ані Правила повітряних перевезень

пасажирів і багажу, ані Монреальська чи Варшавська конвенції не містять положення про відшкодування моральної шкоди. Зазначені нормативно-правові акти передбачають відповідальність перевізника лише за доведені ним прямі збитки.

Навіть ВСУ в рішенні від 29.04.2009 р. № 6-28003св07, скасовуючи рішення попередніх інстанцій, указав на те, що суди не мали правових підстав для задоволення вимог про відшкодування моральної шкоди, оскільки такий вид цивільної відповідальності не передбачено ані умовами спірного договору про повітряне перевезення, ані Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [7].

Тому, дане питання є складним для захисту прав споживачів у відносинах перевезення при настанні відповідних авіаційних випадків. Так, згідно чинного законодавства в разі настання «непередбачуваних ситуацій під час подорожей літаком відповідальна за рейс авіакомпанія повинна компенсувати вам відповідні незручності. При цьому важливо врахувати той факт, що під час подання письмової претензії до перевізника та/або цивільного позову до суду варто належно обґрунтувати свої вимоги, щоб довести факт затримки, скасування перельоту, факт овербукінгу тощо. Про отримання, складання таких доказів потрібно пам'ятати в момент порушення, відповідно відразу вимагати надати вищевказані документи / складати відповідні акти та зберігати їх. Зокрема, необхідно отримати письмове підтвердження самої події, яка відбулася, а також зберегти авіаквиток і всі докази ваших витрат на обслуговування (харчування, проїзд, житло), яке за законом має бути здійснено не вами, а все-таки перевізником, а от питання відшкодування моральної шкоди є складним та дискусійним в науці цивільного права та в судовій практиці» [7].

Слід враховувати, що згідно із теорією цивільно-процесуального права презумпція моральної шкоди законодавством не передбачена, а факт заподіяння моральної шкоди повинен довести позивач, що відповідно вимагає від нього максимально поспиратись на докази про наявність моральної шкоди у конкретному випадку.

Забезпеченню прав пасажирів слугують також ефективні та швидкі процедури вирішення спорів між пасажирями та перевізниками. Наявні на сьогоднішній день претензійні та судові процедури не є ефективними через загальну перевантаженість судів загальної юрисдикції. Варто звернути увагу на досвід ЄС, де визначені спеціальні національні органи, які уповноважені не тільки вирішувати спори, але й здійснювати моніторинг за діяльністю

авіакомпаній, у тому числі за дотриманням ними регламентів та інструкцій Європейської Агенції Цивільної Авіації [8, с. 51]. Запровадження подібних процедур в судовій системі України дасть можливість якісно і професійно захищати права пасажирів та впливати на подальшу політику забезпечення безпеки авіакомпаніями та належно розглядати спори щодо перевезень.

Література

1. Конституція України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Цивільний кодекс України. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.
3. Повітряний кодекс України: за станом від 04 лист. 2018 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
4. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19>
5. Гаазький Протокол – Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, від 29 верес. 1955 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562
6. Про захист прав споживачів: Закон України. Відомості Верховної Ради УРСР. 1991. № 30. Ст. 379.
7. Проскура Т. Непередбачувані ситуації під час авіарейсів: як домогтися відшкодування. URL: http://bz.ligazakon.ua/ua/magazine_article/BZ010511.
8. Філіппов А. Незаконні акти стосовно цивільної авіації: сучасна концепція в міжнародному праві. Підприємництво, господарство і право. 2017. № 4. С. 201-205.

УДК 347.912.15(043.2)

Стешенко М.В., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Падун Р.В., к.ю.н.

СУДОВІ ВИТРАТИ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ

Інститут судових витрат безпосередньо впливає на можливість реалізації особою права на звернення до суду та отримання судового захисту й може розглядатися як установлене законодавством обмеження доступності правосуддя. Разом з тим, якщо розмір судових витрат розумний, то наведений інститут