

1. Борисова Ю. До проблеми входження «електронної» форми правочину в традиційну класифікацію форм правочину. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2011. Вип. 88. С. 93–96. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU\\_Yur\\_2011\\_88\\_28](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Yur_2011_88_28).

2. Волинець Т. В. Правове регулювання вчинення електронних правочинів. *Європейські перспективи*. 2016. № 1. С. 152–156.

3. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 р. Дата оновлення: 13.02.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>.

4. Про електронну комерцію : Закон України від 03.09.2015 р. Дата оновлення: 13.02.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/675-19>

5. Цивільний кодекс України від 16.01.2013 р. Дата оновлення: 02.04.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-1>.

## ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ СПОСОБИ ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ ПРИ ОВЕРБУКІНГУ

Гришко У.П.,  
кандидат юридичних наук,  
викладач кафедри цивільного права

Поняття «овербукінг» (англ. overbooking) є порівняно новим явищем в галузі цивільної авіації, яке було започатковане у 1950-х роках в США. Практика застосування овербукінгу офіційно легалізована в Європі, США та багатьох інших країнах і закріплюється правилами перевезень. Є країни, де овербукінг поза законом, наприклад, Російська Федерація.

Виникнення даного явища пов'язане з тим, що на будь-який рейс завжди трапляється кілька відсотків пасажирів, які забронювавши політ, з особистих причин не приїжджають для відльоту на певну дату. Щоб не літати напівпорожнім літаком, авіаперевізники почали продавати квитків більше, ніж повітряне судно може вмістити. Поняття «овербукінга» має місце також у тому випадку, коли перед вильотом перевізники змінюють технічно несправний літак на новий, який найчастіше поступається пасажиромісткістю першому.

Таким чином, авіаперевізник при овербукінгу захищаючи себе від економічних втрат, порушує право пасажирів на перевезення до пункту призначення за договором перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом, адже при овербукінгу складається ситуація, коли на одне місце у транспортному засобі є два пасажирів, одному із яких авіакомпанія відмовляє у перевезенні. І. Лукасевич-Крутник розглядає *односторонню відмову від договорів перевезення* як правовий наслідок порушення договірних умов, що відображається у зміні або припиненні відносин між замовником та перевізником, є способом самозахисту та засобом охорони законного інтересу, яким сторона договору може скористатися як у разі порушення умов договору, так і незалежно від такого порушення [1, с. 34].

Національне законодавство розуміння «овербукінгу» закріплює в Авіаційних правилах України «Правила повітряних перевезень та обслуговування

пасажирів і багажу» від 08 лютого 2019 р. як «рейс з надлишком броні», – рейс, на який кількість пасажирів, які мають підтвержене бронювання і прибули на реєстрацію до закінчення остаточного часу оформлення пасажирів та багажу, перевищує кількість наявних місць на рейсі [2]. Тобто, законодавчо дозволеним в Україні є виникнення обставин, за яких деяким пасажирам буде відмовлено в наданні послуги перевезення через брак місць на рейсі.

Як же захистити права пасажирів, у разі виникнення ситуації, пов'язаної із овербукінгом (відмовою авіаперевізника у перевезенні пасажирів до пункту призначення)? З урахуванням положень ч. 1 ст. 906 ЦК України та ч. 2 ст. 10 Закону України «Про захист прав споживачів» така відмова авіакомпанії з її вини у наданні послуги з перевезення є підставою настання цивільно-правової відповідальності у формі компенсації матеріальної шкоди пасажирам у разі скасування, відмови в перевезенні.

Відповідно до п. 1. глави 2 Розділу XV Авіаційних правил відмовляючи у повітряному перевезенні перевізник зобов'язаний спочатку знайти бажаних пасажирів, готових відмовитися від свого підтверженого бронювання в обмін на узгоджену між пасажиром, який добровільно відмовляється від посадки на рейс та авіаперевізником винагороду. Крім виплати винагороди авіаперевізник зобов'язаний запропонувати пасажиру на вибір:

➤ або відшкодування вартості повітряного перевезення впродовж семи днів у таких розмірах: 250 євро – для рейсів дальністю 1500 кілометрів або менше; 400 євро – для рейсів дальністю понад 1500 до 3500 кілометрів; 600 євро – для рейсів дальністю понад 3500 кілометрів;

➤ або зміну маршруту, яка має здійснюватися за відповідних транспортних умов: до кінцевого пункту призначення – за першої можливості чи до кінцевого пункту призначення – у пізніший час за бажанням пасажирів та за умови наявності вільних місць [2].

У разі скасування рейсу авіаперевізником застосовуються правила щодо компенсації такі ж як і у випадку відмови у перевезенні та додатково у випадку продовження пасажиром подорожі іншим рейсом (рейсами) або за іншим маршрутом. Зокрема, пасажирам має бути безкоштовно запропоновано та забезпечено: харчування та прохолодні напої відповідно до часу очікування нового рейсу; місця в готелі у випадках, якщо пасажирів змушені чекати на відправлення впродовж однієї або більше ночей чи якщо час додаткового очікування пасажирів відправлення більший, ніж передбачалося; наземний трансфер за маршрутом аеропорт – готель – аеропорт; два телефонні дзвінки, або телекс-, факс-повідомлення, або повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови.

Окрім відшкодування шкоди, майже кожен пасажир, рейс якого затримали або скасували, 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 моральної шкоди, посилаючись на положення статті 22 Закону України «Про захист прав споживачів», який надає право вимагати відшкодування моральної шкоди за надання неякісних послуг споживачеві [3].

Проте, як засвідчує практика, суди у 99% випадків відмовляють у стягненні моральної шкоди з авіаперевізника на користь пасажира, посилаючись на те, що ані Повітряний кодекс, ані Авіаційні правила, ані Монреальська чи Варшавська конвенції не містять положення про відшкодування моральної шкоди. Зазначені нормативно-правові акти передбачають відповідальність перевізника лише за доведені ним реальні збитки.

Таким чином, вітчизняне законодавство овербукінгом називає – «рейс з надлишком броні», виникнення якого пов'язане із відмовою авіаперевізником, від договору перевезення пасажира та багажу, тим самим порушуючи основне, за даним договором право пасажира, – «право на перевезення до пункту призначення».

1. Лукасевич-Крутник І. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 30–34.

2. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239. Дата оновлення: 05.03.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19> (дата звернення: 15.04.2020).

2. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 № 1023-ХІІ. Дата оновлення: 27.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення: 15.04.2020).

## **ЗМІСТ ПРАВОВІДНОСИН ВИКОРИСТАННЯ МИСЛИВСЬКИХ ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ: ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ**

Данилюк Л.Р.,  
кандидат юридичних наук,  
викладач кафедри трудового,  
екологічного та аграрного права

Зміст правовідносин використання мисливських природних ресурсів становлять права та обов'язки їх суб'єктів. Одними з основних суб'єктів таких відносин виступають власники та / або користувачі земельних ділянок, на яких знаходяться мисливські угіддя. Вони, відповідно до Закону України «Про мисливське господарство та полювання», наділені переліком суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Практика свідчить про наступні проблемні аспекти в процесі реалізації і виконання окремих з них даними суб'єктами:

1. Переважне право на користування мисливськими угіддями.

Відомі випадки, коли власники земельних ділянок, на яких знаходяться мисливські угіддя, не можуть реалізувати таке право. Наприклад, власник звернувся до суду з вимогою визнати право чинного користувача мисливськими угіддями користуватися ними протиправним та незаконним, натомість – визнати таке право за ним. Позов мотивований тим, що позивач є власником та на-