

Міністерство освіти і науки України  
Тернопільський національний економічний університет  
Юридичний факультет  
Кафедра цивільного права і процесу

## **Шумська Маряна Любомирівна**

### **Договір перевезення повітряним транспортом**

Спеціальність: 8.03040101 – Правознавство  
Магістерська програма – Правознавство

Магістерська робота

Виконала студентка групи ПРМ-21  
Шумська М.Л.

---

Науковий керівник:  
к.ю.н., доцент, І.О. Гелецька

Магістерську роботу допущено  
До захисту:

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_р.

Завідувач кафедри І.Р. Калаур

Тернопіль - 2017

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Сучасні ринкові реформування в Україні залежать від розв'язання значної кількості правових проблем, серед яких неабияке місце займає сфера транспортних послуг. Транспорт - одна з найважливіших галузей національної економіки, функціонування якої впливає на усі сфери суспільного життя взагалі і на соціальний клімат у державі зокрема. З розвитком науково-технічних досягнень неабияк зростає роль повітряних перевезень, що дозволяють у максимально зручній та швидкій спосіб здійснити перевезення.

Незважаючи на те, що Цивільний кодекс України вніс у правове регулювання договірних зобов'язань низку істотних новел, все ж постає необхідність визначення та однозначного тлумачення базових категорій договору перевезення повітряним транспортом, заповнення прогалін у дослідженні цього договору, що мають місце у вітчизняній літературі, з'ясування співвідношення чинного Цивільного, Господарського та Повітряного кодексів України, в частині норм, що регулюють відносини перевезення повітряним транспортом.

Актуальність теми дослідження обумовлена особливим значенням повітряних перевезень для національної економіки, недостатністю та недосконалістю правового регулювання відносин, які регулюють повітряні перевезення вантажу та відсутністю комплексних наукових досліджень.

Проблемі законодавчого регулювання договорів перевезення повітряним транспортом присвячено значну кількість сучасних наукових досліджень, де аналізуються та оцінюються норми діючого законодавства України, можливості й доцільності використання закордонного досвіду для ефективної правової бази.

Джерельну базу дослідження проблем цивільно-правового регулювання становлять напрацювання М. І. Брагінського, І. Безлюдько, В. В. Вітрянського, І. Діковської, О. С. Іофе, Н.С. Кузнецової, О. О. Красавчикова, Є. А. Суханова та інших.

Дослідженню нормативної бази України та ЄС, яка регулює механізм забезпечення прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом присвятили свої роботи і дослідження такі вітчизняні та зарубіжні вчені і практики, як М. Богуславський, В. Бордунов, В. Бутилін, Е. В. Горян, К. В. Горян, Б. Єлісеєв, В. Кубинський, М. Пучкова, П. Рабінович, О. Стремоухов, Г. Шмельова тощо.

Новації стосовно договору повітряного перевезення досліджувалися у працях таких учених, як О. Аксаментов, О. Баталов, О. М. Верещагіна, Н. Веретельнікова, О. Вигодянський, А. П. Гетьман, В. Горобець, В. Грязнов, Т. Козлова, Ю. Малєєв, В. Молчанов, В. Мосашвили, М. Остроумов, П. Ремішевський, А. Смірнов, Л. Тальцева, І. Хлєстова, К. Холопов, Є. Єряшов, Н. Мамченко, О. Насадюк, О. Оніщенко, О. Столярський, О. Черненко, А. Філіпов, Г. В. Цірат, О. Шереметьєва та інші.

Не зважаючи на посилену увагу науковців до даного договору, і досі залишаються дискусійними багато теоретичних та практичних питань. Серед яких: визначення поняття договору перевезення повітряним транспортом, з'ясування правової природи перевізної послуги, дослідження правового статусу учасників договірних правовідносин, виокремлення істотних умов договору, які не мають однозначного тлумачення в юридичній літературі тощо.

Оминається увагою і дослідження договору перевезення повітряним транспортом як цивільно-правового договору і у зарубіжних джерелах. Аналіз останніх свідчить про те, що існують лише окремі дослідження, присвячені різним аспектам перевезень, зокрема повітряним транспортом.

А тому, наведене не лише обумовлює вибір теми магістерського дослідження: **«Договір перевезення повітряним транспортом»**, але й свідчить про її актуальність як в теоретичному плані, так і з позицій договірної практики у сфері повітряних перевезень.

**Метою дослідження** є комплексний науковий аналіз поняття договору перевезення повітряним транспортом як окремого інституту договірних зобов'язань, аналіз чинного законодавства України, теоретичних та практичних

проблем, які виникають у сфері повітряних перевезень пасажирів, багажу та вантажу, вивчення договірної практики та дослідження науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства України у сфері повітряних перевезень.

Відповідно до мети визначено такі **завдання**:

1. на підставі аналізу наукових джерел з'ясувати місце договору перевезення повітряним транспортом у системі цивільно-правових договорів;
2. розглянути загальні положення договору перевезення повітряним транспортом у цивільному праві України, зокрема визначити поняття договору перевезення пасажирів, багажу та вантажу повітряним транспортом;
3. встановити особливості цивільно-правової відповідальності при виконанні договору перевезення повітряним транспортом;
4. виявити особливості укладання договору повітряного перевезення крізь призму міжнародних стандартів;
5. розкрити правове становище учасників договору перевезення повітряним транспортом, зокрема права і обов'язки його сторін;
6. дослідити та проаналізувати джерела регулювання договору перевезення повітряним транспортом;
7. сформулювати пропозиції та надати рекомендації щодо вдосконалення правового регулювання договору перевезення вантажу повітряним транспортом на основі норм міжнародного та європейського права.

**Об'єктом дослідження** виступають суспільні відносини, що виникають із договору перевезення повітряним транспортом.

**Предметом дослідження** виступає національне законодавство, міжнародно-правові акти з питань повітряних перевезень, наукові літературні джерела, судова практика з розгляду спорів, що впливають із повітряних перевезень вантажу.

**Методологічну основу дослідження** становлять положення загальної теорії цивільного права. У процесі дослідження було застосовано такі методи:

порівняльно-правовий, історично-правовий, формально-логічний, системно-структурний, догматичний, діалектичний, метод моделювання.

За допомогою *порівняльно-правового методу* було проведено аналіз окремих положень нормативно-правових актів; *історично-правовий метод* – використаний при дослідженні етапів розвитку національного законодавства у сфері повітряних перевезень, що допомагає усвідомити логіку новітніх державно - правових перетворень та сприяє вирішенню проблем пов'язаних зі становленням повітряного права України у національній правовій системі; *формально-логічний метод* надав можливість дослідити правову природу зобов'язань з повітряних перевезень, умови виникнення цих зобов'язань, види відповідних правовідносин, а також здійснити обробку та аналіз емпіричного матеріалу. Використання *системно-структурного методу* дозволило класифікувати договори перевезення та встановити місце договору перевезення повітряним транспортом у національному законодавстві. *Догматичний метод* дозволив провести аналіз норм чинного законодавства, виявити у ньому прогалини, сформулювати пропозиції щодо його вдосконалення, а *метод моделювання* – не тільки уявити типові випадки, за яких найчастіше відбувається невиконання договору перевезення повітряним транспортом, але і запропонувати оптимальні шляхи їх правового вирішення.

**Наукова новизна і теоретичне значення** отриманих результатів дослідження, полягають у тому, що:

– з нових позицій законодавства проаналізовано систему договорів, на підставі яких здійснюється повітряне перевезення, визначено специфічні особливості та розмежування за основними правовими критеріями консенсуальності чи реальності договорів повітряного перевезення;

– проаналізовано національне та міжнародне законодавства, що регулює договір перевезення повітряним транспортом та встановлено, що нормативно правове закріплення потребує вдосконалення;

– обґрунтовано і надано правову характеристику сторонам і учасникам договору перевезення повітряним транспортом з відповідним визначенням їх правового статусу.

**Практична значущість дослідження** полягає у розробці висновків та пропозицій, які в майбутньому можуть бути використані у процесі вдосконалення цивільного законодавства.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення магістерської роботи були апробовані на наукових і науково-практичних конференціях, а саме: «Аеро – 2015. Повітряне і космічне право» ( м. Київ 26 листопада 2015 року).

**Основні результати дослідження** відображено в 1 публікації.

**Структура та обсяг магістерської роботи.** Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи – 98 сторінки, з них основного тексту – 77 сторінки. У списку використаних джерел 92 найменувань (з них – 9 іноземною мовою)

## **РОЗДІЛ 1. МЕХАНІЗМ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **1.1. Правове регулювання відносин перевезення повітряним транспортом**

Перевезення пасажирів є специфічною сферою цивільно-правового регулювання. Традиційно серед цивілістів науковців, які переймаються проблемами забезпечення ефективного механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, називають транспортниками. Це зумовлено рядом чинників, які обумовлені специфікою саме діяльності транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення [1, с.546].

В Україні повітряний транспорт складає самостійну сферу правового регулювання, що існує за власними правилами. Його роль полягає у наданні специфічних послуг, направлених на переміщення товару або особи у просторі.

Державна політика становлення та розвитку транспортного комплексу України передбачає забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у повітряних перевезеннях, створення сприятливих умов для розвитку такої діяльності підприємств транспорту всіх форм власності. Такою метою є входження транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи [2, с.41].

Повітряний транспорт є порівняно новим видом транспорту, хоча і регулюється значною кількістю нормативно – правових актів. На сьогодні повітряний транспорт України складає самостійну сферу економічної діяльності, що існує за власними правилами. Його роль полягає у наданні специфічних послуг, направлених на переміщення товару або особи у просторі. Разом з тим, повітряне перевезення набуває все більшого поширення як у нас в країні, так і за її межами. Така значна популярність повітряного перевезення зумовлена, в першу чергу тим, що порівняно з іншими видами транспорту повітряне судно забезпечує швидко можливість доставити пасажирів та вантаж в місця призначення, що є недопустимим для інших видів транспорту [3, с.79].

Повітряне перевезення має ряд особливостей, які врегульовані спеціальними правовими нормами, а отже мають зобов'язально – правовий характер.

По – перше, воно повинно бути товарним і мати еквівалентно – оплатний характер.

По – друге, має значення і сам спосіб переміщення: перевезення характеризується просторовим переміщенням осіб та вантажів, що знаходяться «на» самих транспортних засобах ( на палубі, у каюті і т. д.).

По – третє, більша частина перевезень здійснюється так званим суспільними перевізниками, спеціально створеними для надання послуг необмеженому колу суб'єктів [4, с.5].

Невід'ємною складовою Єдиної транспортної системи, згідно із Законом України «Про транспорт», є авіаційний транспорт, до складу якого, відповідно до ст. 32, зокрема, «входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти» [5].

Процес розвитку та формування галузі цивільної авіації в Україні загалом можна поділити на два основні періоди. Перший період охоплює період часу до здобуття незалежності України, другий – після здобуття нею незалежності [6, с.191].

Вагоме значення авіаційного транспорту підкреслює у своїх працях Шульженко Ф.П. Так, на його думку, авіаційний транспорт – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден [7].

Провідну роль у системі механізмів регулювання повітряного транспорту належить законодавчому процесу, який виконує функції легалізації та формалізації правил авіаційної діяльності, в тому числі й самих механізмів регулювання – ліцензування та сертифікації. Законодавчий процес державного регулювання складається, як правило, з трьох складових:

- розробка законів;



- розробка державної політики;
- створення правил та положень [8, с.74].

Загалом процес національного (державного) регулювання повітряних перевезень, який застосовується в більшості країнах світу, складається із трьох основних механізмів, якими є:

- законодавчий процес (розробка законів, правил, положень);
- процес ліцензування (надання дозволів, застосування обмежень, відмова у видачі або відкликання дозволів на здійснення повітряних перевезень на постійній або довготривалій основі);
- спеціальний дозвільний процес (сертифікація) [9, с.127].

На національному рівні державна політика в авіаційній галузі може бути виражена як в законі, так і в підзаконному нормативно-правовому акті, а також в інших правових актах державних органів, на які покладено функції здійснення державної політики. Закони вважаються актами, які закріплюють фундаментальний курс держави, тому вони не потребують постійних змін та втручань, крім випадків, коли необхідне вирішення питань довгострокової перспективи [10, с.45].

Важливим є те, що перевезення повітряним транспортом здійснюється на приватних засадах, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладення договору і формування його умов, але з урахуванням імперативів безпеки [11, с.36].

З огляду на те, що договір перевезення повітряним транспортом є цивільно-правовим договором, на нього в повній мірі поширюється норми Цивільного Кодексу України (далі ЦК України)

Законодавче регулювання договорів перевезення мало і має певну особливість не притаманну іншим цивільно-правовим інститутам. Зокрема окрім ЦК України передбачається наявність окремих кодифікованих актів (статутів, кодексів), які враховують специфіку перевезення окремими видами транспорту. ЦК України посідає центральне місце у регулювання відносин перевезення, тому всі норми, які містяться в інших законодавчих і нормативних

актах, зокрема, норми і Повітряним Кодексом України (далі ПК України) мають йому відповідати, за винятком тих випадків, коли ЦК України передбачено можливість врегулювання перевізних відносин законом по-іншому [7].

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про транспорт» перевезення пасажирів, вантажу, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюється залізницями, пароплавами, портами (пристанями), автомобілями, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами [5].

З огляду на це, законодавче регулювання договорів перевезення має певну специфіку, яка не є властивою іншим цивільно-правовим інститутам. Водночас, окрім ЦК України передбачається наявність окремих, індивідуальних кодифікованих актів, які враховують специфіку перевезення окремими видами транспорту. Тому не є в цьому випадку винятком і повітряні перевезення, які регулюються ПК України.

Діяльність користувачів повітряного простору в Україні, також регулюються Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затвердженим наказом Міністерством інфраструктури України 30.11.2012 р. № 735 та іншими нормативними актами [13].

Слід зазначити, що ПК України має комплексний характер та містить приватноправові і публічно-правові норми, які регулюють відносини щодо контролю з боку держави за повітряними перевезеннями. Причому останні переважають [3, с.79].

Цивільно-правовий договір перевезення повітряним транспортом, як основний засіб правового регулювання перевезень, має певну специфіку, обумовлену певним видом транспорту. Для визначення місця договору потрібно дослідити його правову природу на основі аналізу норм діючого законодавства.

Договір перевезення не можна вважати малодослідженим у юридичній науці. Однак більшість вчених розглядали цей договір крізь призму старої Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних

повітряних перевезень. Наразі все більше держав приєднуються до нової – Монреальської конвенції 1999 року, до якої Україна приєдналася 17 грудня 2008 року. За даною конвенцією роль транспорту полягає в перевезенні людей та багажу в просторі. Такі відносини відносяться до зобов'язально-правових [14].

Повітряне перевезення виконується на підставі договору, загальні положення про який містяться у нормах глави 64 ЦК України. Аналізуючи норми, які містяться у гл. 64 ЦК України, 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 [15, с.405]. Зазначені договори відрізняються один від одного за різними ознаками: суб'єктивним складом, предметом тощо. Багато вчених це розглядають як правову презумпцію, – повітряне перевезення має місце лише тоді, коли вважається, що воно відбувається на підставі договору, поки не буде доведено протилежне [7]. Цей принцип притаманний старій Варшавській конвенції 1929 р., і новій Монреальській конвенції 1999 р. та виходить з того, що сторони укладають та виконують договір перевезення.

Тому можна погодитись із думкою окремих вчених, що в сучасних умовах уже не доцільно вести мову про один-єдиний договір перевезення. Варто більш точно говорити про систему договорів, що опосередковують перевезення пасажирів, багажу та вантажу [2, с.45].

Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначає В. В. Луць, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Користь такої діяльності не виступає у вигляді певного досяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає у самому процесі надання послуг [6, с.371].

Слід зазначити, що на думку ряду авторів, надзвичайну актуальність набуває проблема узгодження норм ЦК України, ГК України та ПК України

щодо визначення поняття договору перевезення повітряним транспортом, правової природи перевізної послуги, правового статусу учасників договору, які не мають однозначного тлумачення в юридичній літературі, що, в свою чергу, ускладнює вирішення справ цієї категорії у судовій практиці. Опираючись на те, що договір перевезення повітряним транспортом є цивільно-правовим договором на нього в повній мірі поширюється норми ЦК України.

Основним комплексним нормативно-правовим актом у системі законодавства про повітряне перевезення на національному рівні є ПК України. Він регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і гарантування безпеки авіації - всіх видів підприємств, організацій та установ, діяльність котрих спрямована на створення умов і використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден [16, с.343]. Основою для створення ПК України стало законодавство Європейського Союзу (далі ЄС), а також стандарти та рекомендації Міжнародної цивільної авіації (ІКАО) [17, с. 352].

Проте, ПК України, враховує далеко не всі ситуації в яких може опинитися пасажир. Наприклад, не прописана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також, кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих актів, що суттєво ускладнює його реалізацію [18, с.56].

Враховуючи те, що в ПК України не закріплено визначення, договору перевезення повітряним транспортом, а в ЦК України дається лише загальне визначення договору, нормативно-правове закріплення потребує вдосконалення.

В цілому, слід відзначити, що ПК України спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права.

Водночас, українське законодавство, поповнило нормативну базу Наказом Міністерства інфраструктури України про затвердження Правил повітряного перевезень пасажирів і багажу, яким визначено загальні умови

повітряного перевезення, суть і значення авіаційної накладної, відповідальність перевізника та інші загальні правила повітряних перевезень [10, с. 47].

Відповідно до п. 5 ст. 4 ПК України Міністерство інфраструктури України є центральний орган виконавчої влади, що формує державну політику у галузі повітряного права. Так, державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [19].

Підзаконні нормативно-правові акти порівняно із законодавчими актами застосовуються значно частіше завдяки більш спрощеній процедурі прийняття, зміни чи скасування. Авіаційні правила (підзаконні акти) приймаються повноважним органом державної виконавчої влади згідно національних правотворчих процедур [20, с.43].

З початку незалежності України було прийнято цілий ряд Державних програм, запроваджених постановами Верховної Ради України, Указами Президента України. Сьогодні чинною є Державна програма відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 року. До її основних завдань відноситься здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості [21].

Варто звернути увагу на те, що повітряне перевезення пошти має спеціальний законодавчий акт, який врегульовує договірні правовідносини повітряного перевезення. Відповідно до ст. 22 Закону України «Про поштовий зв'язок» оператори для перевезення пошти використовують власні транспортні засоби, а також на договірних засадах транспорт інших фізичних та юридичних

осіб [22]. Однак, жодних нормативних передумов щодо особливостей правового регулювання перевезення пошти у вказаному законі немає. Саме тому, питання перевезення пошти, а отже і реалізації права особи на приватне листування, здійснюється у відповідності до норм ЦК України.

За договором авіапідприємства беруть на себе зобов'язання прийняти пошту до перевезення, своєчасно і в цілості доставити довірену їм пошту в пункти призначення та видати пошту підприємству поштового зв'язку, а підприємство поштового зв'язку бере на себе зобов'язання оплатити перевезення пошти в установленому порядку та прийняти її в пункті призначення [23, с.6].

Відправлення повинні відповідати установленим актами Всесвітнього Поштового Союзу, Поштовим правилам та законодавчим актам країн відправлення і призначення. Поштові відправлення мають бути разом із супровідними документами [24].

Так, із вищевикладеного випливає, що спеціального законодавчого акту щодо правового регулювання договору повітряного перевезення пошти в Україні немає. Саме тому, дане питання підлягає під дію загальних норм ЦК України, ПК України, а також відповідного договору перевезення.

Особливу роль серед авіаційних перевезень відіграють чартерні перевезення, тобто перевезення, що здійснюється за договором повітряного чартеру. Популярність чартерних перевезень пояснюється кількома факторами, зокрема, такими як поява надмірної кількості літаків у авіапарках деяких компаній, труднощами при завантаженні суден на регулярних рейсах, розвитком туризму і появою користувачів повітряного транспорту, для яких важливою є вартість перевезення. ЦК України дає лише визначення договору чартеру [25, с.474]. Особливості правового регулювання чартерних перевезень також врегульовані у розділі 25 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених наказом Міністерства інфраструктури.

З вищезазначеного випливає, що договір чартеру (фрахтування) є важливою складовою правового регулювання повітряних перевезень. На

підставі договору повітряного чартеру можуть здійснюватися як вантажні, так і пасажирські повітряні перевезення, але на сьогодні частка пасажирських чартерних перевезень на повітряному транспорті є значно вищою порівняно із часткою вантажних перевезень. Вантажні чартери переважно використовуються у випадках, коли попит на перевезення не може бути задоволений за допомогою регулярних рейсів [26, с.98].

ЦК України містить загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу різними видами транспорту. Більш точніша та детальніша регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних перевезень основним з яких є ПК України. Відповідно до цього, на думку Оніщенко О.В., доцільно закріпити у ПК України не тільки визначення договору чартеру (фрахтування повітряного судна), а й визначення договору повітряного перевезення вантажу та договору повітряного перевезення пасажир [3, с. 80].

Варто також зазначити, що на даний час, розглядається проект Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу та/або пошти повітряним транспортом» прийняття якого обумовлене необхідністю приведення національного законодавства у відповідність до законодавства Європейського Союзу. Зазначений законодавчий акт своєю метою має здійснення заходів щодо підсиленого контролю держави над фінансовим становищем авіаперевізника. Відповідно до цього, орган ліцензування має проводити оцінку наявності у авіаперевізника фінансових ресурсів для здійснення авіарейсів [27].

Наявний масив законодавчих норм, що регулюють внутрішні перевезення повітряним транспортом, потребують усунення протиріч та заповнення прогалин у правовому регулюванні, так як роль законодавчого процесу, як механізму державного регулювання постійно зростає [28, с.312]. Триває процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить

про необхідність постійного удосконалення нормативно-правового поля як на рівні міждержавних відносин, так і на національному рівні [29, с.100].

На сучасному етапі правове регулювання відносин, які пов'язані з повітряними перевезеннями недосконале, так як відсутні комплексні наукові дослідження. Сьогодні зумовлює необхідність визначення та однозначного розуміння базових понять договору перевезення повітряним транспортом. Заповнення прогалин у дослідженні цього договору мають місце у науковій літературі, що мають на меті визначення співвідношення норм чинного ЦК України, ГК України, ПК України, які регулюють відносини перевезення повітряним транспортом [8, с.151].

Враховуючи це, при вдосконаленні та розробці національної нормативно-правової бази слід звернути увагу на досвід побудови системи правових засобів регулювання авіаційної діяльності двох найпотужніших та найуспішніших учасників міжнародного ринку авіаційних перевезень – Європейського Союзу та Сполучених Штатів Америки.

## **1.2. Особливості правового регулювання договорів перевезення повітряним транспортом з іноземним елементом**

Україна на стежині європейського майбутнього все частіше використовує норми міжнародних транспортних угод, конвенцій, що на даний час є необхідним. Вони мають важливе значення при укладанні договорів і у галузі повітряного права в тому числі. Здійснення міжнародних перевезень стають прикладом для уніфікації українського транспортного законодавства.

У сьогоднішніх умовах розвитку нашої держави значна частина перевезень, які здійснюються на території України, мають міжнародний характер. Договору повітряного перевезення науковці приділяють багато уваги. Однак більшість вчених вважають, що в сучасних умовах не доцільно вести мову про один-єдиний договір перевезення. Варто більш точно говорити про систему договорів, що опосередковують перевезення пасажирів, багажу та вантажу [10, с.46].



Міжнародними вважаються перевезення вантажів, пасажирів та їх багажу між двома або більше державами [18, с.60]. Тому такі відносини за своєю сутністю є приватноправовими і характеризуються наявністю іноземного елемента в одній чи одночасно декількох її формах.

Міжнародні перевезення регулюються як національним законодавством України, так і міжнародними нормативно-правовими актами. Дійсним вважається перевезення, стосовно якого уклали договір міжнародного перевезення з видачею необхідного транспортного документа [26, с.100].

Так як розвитку цивільної авіації, на даному етапі, притаманний міжнародний характер, то повинні існувати й міжнародні документи, які регулюють авіаційну діяльність. На міжнародному рівні договір перевезення повітряним транспортом регулюється: Конвенцією «Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» (Монреальська Конвенція), яка набрала чинності для України 06.05.2009 р. [14].

Вагомим внеском у правовому регулюванні договору перевезення повітряним транспортом було прийняття вищезгаданої конвенції, яка підвищила рівень безпеки польотів в Україні, та стимулювала заходи з боку авіаперевізників для уникнення тілесних та матеріальних пошкоджень пасажирів та їх багажу. Фактично підвищився захист з боку держави найвищої цінності людства - життя людини. Приєднання до Монреальської Конвенції забезпечило Україні приведення до міжнародних стандартів регулювання в Україні захисту інтересів користувачів повітряного транспорту, а також підвищення безпеки польотів шляхом посилення рівня відповідальності з боку авіаперевізників за життя окремої особи [30, с.462].

На міжнародному рівні дослідженням перспектив удосконалення регулювання повітряного договірного права замагаються провідні організації в галузі цивільної авіації International Civil Aviation Organization (ICAO) та International Air Transportation Association (IATA) [31].

В умовах реформування відносин у системі міжнародної авіації правовому регулюванню ICAO приділяє особливу увагу. З метою реалізації

свого концептуального бачення на стабільний розвиток цивільної авіації ІКАО визначила у своєму документі – «Стратегічні цілі ІКАО на 2015-2020 роки», де міститься перелік стратегічних цілей, однією з яких є правове регулювання, а саме: укріплення правових норм регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації [32].

На думку науковців регламентація перевезень міжнародними угодами є однією із ознак таких відносин. Вона має важливе значення, оскільки уніфіковане регулювання відносин в сфері транспорту на території країн, через які здійснюються перевезення, усуває можливість виникнення конфліктних ситуацій на практиці [33, с.128].

Багато міжнародних актів охоплюють відносини щодо всіх або декількох видів транспорту. Прикладом є Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 1980 р.

На сьогоднішній час в нашій державі недостатньо приділяється увага правовому та державному управлінні, що стосуються питань гармонізації повітряного права до міжнародних стандартів. Наслідком чого є недосконалість як чинних нормативно-правових актів, так і нормативно-правових актів які знаходяться на стадії розробки та прийняття. В подальшому потрібно продовжувати дослідження в напрямку гармонізації правового регулювання повітряного права України із спільною участю фахівців та науковців з даної галузі [34, с.188]. Яка значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, правовою основою якого є ПК України, ЦК України, закони України «Про транспорт», «Про ліцензування видів господарської діяльності» та ін. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази в частині приведення її у відповідність із сучасними міжнародними вимогами, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Сучасне міжнародне право регулює лише договір міжнародного перевезення. Міжнародні повітряні перевезення регламентуються Конвенцією

для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. та Гаазькими протоколами до неї 1955 р.

Варшавська та Монреальська конвенція. зазначає, що повітряне перевезення розглядають лише як міжнародне, якщо місце відправлення та місце призначення знаходяться на території двох держав-учасниць, або, хоч і на території однієї й тієї самої держави – учасниці, якщо погоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть за тієї умови, що ця держава не є учасницею вищезазначених конвенцій [35].

Необхідно підкреслити, що зазвичай міжнародне перевезення пов'язане з переміщенням пасажирів, багажу або вантажу з території однієї держави на територію іншої, тобто - з перетинанням державних кордонів. Проте зазначене перетинання, за сучасними уявленнями, не є необхідною ознакою міжнародного перевезення у тому випадку, якщо таке переміщення здійснюється на умовах відповідної транспортної конвенції. Попри те вантаж було втрачено до початку перевезення або наслідком перевезення стало спричинення тілесного ушкодження пасажирів ще на території держави відправлення. В такому випадку, ці перевезення не втрачають характеру міжнародних, хоча фактично перетинання державного кордону ще не мало місця. Тобто, як підкреслює О. О. Старицька, «міжнародність» у таких випадках доводиться наявністю відповідних правових документів [36, с.82].

У вказаних міжнародних договорах визначено основні колізійні прив'язки, які застосовуються до перевезень з іноземним елементом – закон місця відправлення пасажирів (вантаж), закон країни перевізника, закон місця реєстрації транспортного засобу, закон країни транзиту, закон країни призначення [37, с.50].

Усі міжнародні акти, які тим чи іншим чином торкаються питань міжнародної транспортної політики, можна поділити на дві категорії: перша - це міжнародні акти загального характеру, у яких передбачено загальні напрями щодо співробітництва у галузі транспортної політики, закріплено статус міжнародних транспортних організацій, врегульовано правила руху

тощо, друга - це міжнародні акти, які безпосередньо спрямовані на гармонізацію національного законодавства [38, с.78].

Ознаки міжнародних перевезень є:

- переміщення вантажів, пасажирів та їхнього багажу територіями різних держав;
- регламентація таких перевезень здійснюється міжнародними угодами [39, с.23].

Звертаю увагу на те, що повітряні перевезення не є міжнародними, якщо вони не регламентовані належними міжнародними угодами. В такому випадку процес переміщення здійснюють окремими етапами з укладанням двох відповідних договорів перевезення:

- до прикордонної станції - за внутрішніми правилами держави відправлення;
- після перетину кордону - за правилами внутрішнього законодавства тієї чи іншої іноземної держави [29, с.78].

Всі ці договори містять матеріально-правові норми загального характеру відповідних держав. Якщо питання про міжнародні перевезення не врегульовані матеріальними нормами конвенцій, то в цих конвенціях містяться уніфіковані колізійні норми з посиланням на законодавство відповідної держави, де ці питання врегульовані, тому очевидність перевезення, а також його міжнародний характер можуть бути встановлені в такий спосіб [18, с.60].

Сучасне міжнародне право розрізняє декілька видів міжнародних договорів у сфері цивільної авіації, які залежать від різних чинників, наприклад, таких як національна приналежність сторін договору, суб'єктний склад, вид перевезення та інше. Міжнародний договір перевезення сприяє прискоренню економічної стабільності й безпеки нових суверенних країн, у тому числі в здійсненні ними реформ перехідного на ринкові відносини періоду. різноманітна договірно-правова практика активно сприяє уніфікації умов перевезення і транспортування, визначаючи при цьому не тільки їх територіальну сферу, але й приводячи їх у більшу відповідність із існуючими

міжнародно-правовими нормами і стандартами, якими в остаточному підсумку обумовлені права та обов'язки сторін - учасниць транспортних правовідносин [40, с.50].

Варшавська конвенція 1929 р. регулює договори міжнародного повітряного перевезення. Згідно п. 2 ст.1 зазначеної конвенції під міжнародним повітряним перевезенням розуміється всяке перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення, незалежно від того є чи ні перерва у перевезенні або перевантаженні або перевантаженні, розташовані на території двох договірних держав або на території однієї і тієї ж договірної сторони, якщо зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є учасницею вищезгаданої конвенції [14]. Варшавська конвенція не містить визначення перевізника і залишила неврегульованим питання здійснення міжнародних повітряних перевезень особою, яка не є стороною договору. У зв'язку з цим для заповнення відповідних прогалів у правовому регулюванні була прийнята Гвадалахарська конвенція, яка визначила і розмежувала правовий статус сторін договору міжнародного повітряного перевезення [34, с.188]. У зарубіжній літературі визначається, що туристичні агентства, туроператори, експедитори, фрахтувальники та інші особи можуть бути перевізниками за договором міжнародного повітряного перевезення, якщо вони прийняли на себе зобов'язання щодо здійснення перевезення, а не тільки уклали договір від імені третьої сторони, що діє в якості агента, менеджера з продажу або службовця [35]. У галузі міжнародного повітряного права для нормотворчого регулювання створена велика кількість системостворюючих актів. Важливе місце займає Чиказька конвенція 1944 р., яка має дванадцять додатків до неї. Конвенція не містить імперативних норм але на практиці її норми застосовуються державами – учасницями без жодних застережень [29, с.231]. Це стосується не тільки адаптації національних правових систем до міжнародних стандартів, а й вплив їх на гармонізацію з національним законодавством. Імплементация національного законодавства повинна

відповідати нормам міжнародного повітряного права, а також гармонізувати з повітряним правом інших держав [39, с.236].

Головною метою усіх конвенцій та договорів, які стосуються міжнародного транспортного сповіщення є створення безпеки перевезень та спрощення формальностей, а також захист державних інтересів та інтересів осіб, які безпосередньо приймають участь у транспортній операції.

Раскалей М. О. у своїй дисертації зазначає, що в Україні потрібно створити інформаційну систему, яка в собі включала б всі міжнародні акти та внутрішні акти держави в поєднанні із коментарями щодо їх застосування в повітряні галузі. А також, вважає, що необхідно створити в суспільстві більш чітке орієнтування вітчизняних авіаперевізників з урахуванням особливості правового режиму «відкритого неба» [41, с.16]. Окрім цього, така система значно розширить уявлення про особливості становлення та функціонування ІКАО. Дана правова позиція чітко відображає інтереси міжнародного повітряного права щодо встановлення загальних техніко – юридичних правил у галузі міжнародної аеронавігації.

Укладання договору повинно мати добровільний характер, який повинен базуватися на взаємній, вільній згоді його рівноправних сторін.

Варто зазначити, що значну увагу при цьому заслуговує те, що однією із загальних засад регулювання договірних зобов'язань, закріплених на міжнародному рівні, про що свідчить ст. 6 Віденської конвенції, та у внутрішньому законодавстві України, є принцип свободи договору. Такими виявами принципу свободи договору є:

- свобода вибору форми договору;
- право сторін укласти договори, які передбачені законом, так і договори законом не передбачені;
- право сторін за згодою змінювати, розривати або продовжувати дію укладеного ними договору;
- право сторін договору визначити способи забезпечення виконання договірних зобов'язань;

– право встановлювати форми відповідальності за порушення договірних зобов'язань [14].

Як зазначав О. Беяневич, обмежувачі договірної свободи знаходяться в двох різних площинах: нормативно-правовій і поза юридичній. Перша площина охоплює норми законодавства, друга існує у вигляді певних загальних ідей, правил чесної поведінки, принципів гуманності та моралі. Однак, слід додати, що нормативно-правові обмеження містяться не лише у нормах законодавства, а й інших формах вираження права [42, с. 29].

Не менш важливу роль у регулюванні договору міжнародного повітряного перевезення відіграє національне законодавство України. Зокрема, ЦК України, ПК України, закони України «Про транспорт», «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» та ін.

Особливо актуальним у цій сфері є питання про нормативну взаємодію іноземного елемента з національним правом. Іноземний елемент щодо реалій національного права, з точки зору ряду науковців, необхідно розглядати як елемент юридичної моделі суспільних відносин, що склалася за кордоном, який може бути підставою для виникнення в іншому національному правовому середовищі [43, с. 89]. Сама ж проблема іноземного елемента, як було зазначено у деяких наукових працях, є проблемою конкуренції кількох правопорядків щодо об'єкту регулювання.

У сфері міжнародного приватного права гармонізації та уніфікації мають здійснюватися з одного боку, в напрямку узгодження колізійних норм, а з іншого у напрямку розширення прямого уніфікованого (матеріально-правового) регулювання відносин з іноземним елементом. Результат цих процесів залишається одним із ключових і визначних факторів для органічної адаптації правової системи України до права ЄС, що є необхідною передумовою для успішної євроінтеграції [44].

Міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних

авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів [34, с.187]. Тому, потрібно прискорити процес підписання міжнародних угод, а також знаходити неординарні способи розв'язання проблем.

Оскільки міжнародні перевезення, як зазначалося вище, за своєю суттю є приватноправовими відносинами з іноземним елементом, до джерел правового регулювання таких відносин варто віднести також закон України «Про міжнародне приватне право». У нормах цього нормативного акту про перевезення згадується лише у статті 44. Там зазначається, що у разі відсутності згоди сторін договору перевезення про вибір права, що підлягає застосуванню до цього договору, застосовується право місця проживання або місцезнаходження сторони, яка повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту правочину (тобто, право перевізника). Про можливість застосування інших колізійних прив'язок у законі не зазначається.

Проте, Закон України «Про міжнародне приватне право» на сьогодні є єдиним нормативно-правовим актом на території України, де уніфіковані колізійні норми в різних сферах приватно - правових відносин [45, с.358]. Тому враховуючи значення міжнародних перевезень, на думку науковців потрібно внести зміни до законодавства України. А саме: доповнити Розділ VI «Колізійні норми щодо договірних зобов'язань» закону України «Про міжнародне приватне право» окремою статтею, присвяченою колізійним прив'язкам щодо договору міжнародного перевезення вантажів, пасажирів та їх багажу. Це сприятиме уніфікації норм національного законодавства України в сфері транспортних відносин з іноземним елементом.

### **1.3. Правова природа договору перевезення повітряним транспортом**

Основним правовим засобом регулювання повітряних перевезень, пасажирів, багажу та вантажів є цивільно-правовий договір. З виникненням повітряних перевезень він став невід'ємною частиною сучасного правового регулювання суспільних відносин, оскільки даний правочин являється фактичним та юридичним підтвердженням здійснення перевезення [46, с.52].



Хоча ПК України визначення самого договору перевезення пасажирів повітряним транспортом не дає, прогресивним є зазначення його як підстави виникнення правовідносин між перевізником та пасажиром. У Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30 листопада 2012 р., на жаль, таке визначення теж відсутнє.

Як зазначається у п. 78 ч.1 ст.1 ПК України, повітряне перевезення – це перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення.

Керуючись ч.1 ст. 98 ПК України повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Відповідно ч. 2 цієї ж статті, кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженим ним організаціями (агентами). Разом з тим, ПК України не дає визначення договору перевезення повітряним транспортом.

Повітряні перевезення здійснюються на підставі договору, загальні положення про який містяться у нормах глави 64 ЦК України. За договором перевезення вантажу, згідно ч. 1 ст. 909 ЦК України, одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Даний різновид договорів повітряного перевезення укладається у письмовій формі та підтверджується складанням транспортної накладної.

За договором перевезення пасажирів, відповідно до ч. 1 ст. 910 ЦК України одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а у разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його перевезення.

На думку Самойленка Г.В., договір перевезення пасажирів, у якому стороною є транспортна організація (транспорт загального користування) є публічним договором. Більшість же публічних договорів, на думку автора, завдяки способу їх укладання, є договорами про приєднання. Саме ця специфіка зумовлює неможливість слабкої сторони (пасажирів) формувати умови договору, що диктує необхідність вироблення додаткових гарантій з боку держави. Ці гарантії можливо вводити або через імперативи, проведені в істотних умовах договору, або через споживче законодавство [54, с. 128].

Різновидом договору перевезення повітряним транспортом, опираючись на ч. 1 ст. 912 ЦК України є договір чартеру (фрахтування): за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальнику) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам [12]. Схоже визначення міститься і у п. 104 ч. 1 ст. 1 ПК України: чартерне повітряне перевезення – це нерегульоване повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтувальнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником [19].

Договір фрахтування є також правовою підставою на володіння повітряним судном. У національному законодавстві поняття договору оренди та фрахтування вживаються у ЦК України в однаковому значенні. Під даними цивільно-правовими договорами розуміється надання орендарю за плату транспортного засобу у тимчасове володіння і користування. В свою чергу ПК України містить інше визначення договору фрахтування повітряного судна.

В даному випадку законодавство і судова практика зарубіжних країн суперечить нормам національного права. В англо-американській судовій практиці чартер розглядається як самостійний договір. Аналогічні підходи до

визначення даного договору використовують у Франції. Зокрема, в Італії – «договір про використання судна», в доктрині США і Великобританії – агентський договір. У законодавстві та правовій доктрині Німеччини договір повітряного чартеру вважають договором змішаного типу, що поєднує елементи найму та перевезення [1, с. 550].

Договірні зобов'язання, що випливають з договору перевезення повітряним транспортом, належить до групи договорів про надання послуг. Тобто, на нього поширюються положення гл. 63 ЦК України «Послуги. Загальні положення». Відповідно до ч. 2 ст. 901 ЦК України, положення цієї глави, можуть застосовуватися до всіх договорів про надання послуг, якщо це не суперечить суті зобов'язання. Окрім цього, спеціальній регламентації послуг з перевезення присвячено норми гл. 64 ЦК України «Перевезення».

На даний час не припиняються наукові дискусії щодо правової природи договору перевезення пасажирів і тієї обставини, що на рівні теорії цивільного права не існує єдиної позиції щодо «предмету договору». С. В. Ясечко зазначає, що цивілісти під «предметом договору» розуміють: дії сторін, правовідношення у цілому, матеріальне благо, з приводу якого укладається правочин, дії та матеріальне благо у комплексі, права та обов'язки, об'єкти цивільного права, юридичні наслідки, інтерес [47, с.171].

Г. В. Самойленко, звернув увагу на необхідність «посилення сфери приватності» у конструкції договорів перевезення пасажирів та у необхідності нових підходів у розумінні предмету досліджуваного договору. Предмет договору перевезення пасажирів, на думку автора, не має зводитися лише до «переміщення особи у просторі» [48, с.216]. В свою чергу, С. О. Сумкін зазначає, що таке переміщення повинно мати свій режим – принаймні, воно повинно бути безпечним, так як, до обов'язків перевізника відноситься доставка пасажирів до пункту призначення живим та здоровим (в тому числі психічно), у комфортних умовах, які б не принижували людську гідність [49, с.32].

Укладання договору полягає у досягненні між сторонами згоди щодо усіх його істотних умов у належній формі. До таких умов ч.2 ст. 638 ЦК України відносить:

- умови про предмет договору;
- умови, що визначені законом як істотні або, які є необхідними для договорів даного виду;
- усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Як було зазначено вище, істотною умовою договору повітряного перевезення є предмет. У широкому розумінні предметом договору є все те, що повинно бути здійснено під час (в наслідок результату) його виконання. У більш вузькому розумінні предмет договору – це дії, що є визначальними для даного договірного типу та дозволяють відрізнити його від інших договорів [39, с. 247].

Безперечно, для договору перевезення пасажирів повітряним транспортом такими діями (і безумовно предметом договору) є дії перевізника, спрямовані на перевезення пасажирів з пункту відправлення до пункту призначення. Так само і у договорі перевезення вантажу, предметом якого є дії перевізника з доставки відповідного вантажу з місця відправлення до місця призначення та їх видачі пасажирів або вантажоодержувачу [25, с. 473].

Тому, безумовно, до істотних умов договору перевезення слід віднести всі умови, що характеризують саме перевезення. До таких характеристик можна віднести :

- місце відправлення та місце призначення пасажирів, багажу, вантажу;
- час і дату відправлення, час і дату прибуття;
- код перевізника;
- номер рейсу;
- прізвища й ім'я пасажирів;
- клас обслуговування;

– найменування (прізвище та ім'я) вантажовідправника, вантажоодержувача найменування вантажу, його вага, кількість вантажних місць, вартість перевезення [50, с. 30].

Істотні умови договору, згадуються і у п. 2 ст. 11 Монреальської конвенції у контексті питання доказової сили авіатранспортної документації. Аналізуючи п. 2 ст. 11 цієї конвенції можна визначити, які умови договору повітряного перевезення завжди розглядаються як істотні, а які стають таким лише за волею сторін [14]. Відомості які зазначені в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж (вага, розмір, упаковка вантажу, кількість місць), завжди є істотними умовами договору, оскільки доведення протилежного достатньо свідчення повідомлених даних. Дані про кількість, об'єм і стан вантажу не вважають істотними умовами та доказом проти перевізника. Винятковими є лише випадки, коли ним проведена перевірка таких даних у присутності вантажовідправника із зазначенням цього в авіавантажній накладній чи у квитанції на вантаж, або коли вона стосується очевидного стану вантажу. Можна зробити висновок, що існує повна аналогія з цивільним правом, де як було зазначено вище істотними вважаються умови договору, визначені такими у законі, або ті, на яких наполягає хоча б одна із сторін [15, с. 403].

За договором повітряного перевезення авіаперевізник зобов'язується доставити пасажирів, багаж, вантаж або пошту повітряним судном із пункту відправлення у пункт призначення в обумовлені строки, а друга сторона (пасажир, вантажовідправник, тощо) – сплатити визначену договором суму [12].

Договір повітряного перевезення є публічним, якщо перевезення є регулярним. Як правило, регулярними бувають лише пасажирські повітряні перевезення. Публічний договір також має ознаки договору приєднання, оскільки пасажир не може змінювати його умови, а приймає умови, запропоновані перевізником [38, с.80].

Слід зазначити, що повітряні перевезення – це ліцензований вид діяльності. Згідно ХП – ПК України, а саме ч. 1 ст. 92 ПК України авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів, вантажу за плату, за наймом повинен мати ліцензію на проведення діяльності з перевезення пасажирів, вантажу повітряним транспортом. Така ліцензія видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації. ПК України містить чітку заборону на перевезення пасажирів, багажу повітряним транспортом без ліцензії.

Договір перевезення пасажирів повітряним транспортом належить до двосторонніх договорів, оскільки його зміст становить сукупність прав та обов'язків сторін [3, с.76]. Що стосується договору повітряного перевезення вантажу, то у випадку, якщо вантажовідправник і вантажоодержувач не збігаються в одній особі, то є дві концепції. Перша полягає в тому, що це двосторонній договір, укладений на користь третьої особи – вантажоодержувача. Одержувач в цьому випадку визначається як особа, на користь якої виконується договір, що дає підстави визначити договір перевезення вантажу повітряним транспортом як договір на користь третьої особи [15, с.405].

Прихильники другої концепції вважають його тристороннім, а вантажоодержувача – повноправною стороною договору, який має для нього, у такому випадку, характер договору приєднання [37, с.52]. Ключовим питанням є наявність чи відсутність у вантажоодержувача, як третьої сторони, обов'язків за договором повітряного перевезення. На даний час науковці сперечаються з приводу даного питання, адже ні в науці, ні в законодавстві не має єдиної точки зору.

Аналізуючи переконливі аргументи на підтвердження кожної правової позиції, можна зробити висновок, що договір повітряного перевезення вантажу може бути, залежно від його конкретних умов, як двостороннім, укладеним на користь третьої особи – вантажоодержувача, так і тристороннім в тому випадку, якщо вантажоодержувач за умова договору наділяється обов'язками.

Адже, основним аргументом прихильників концепції вантажоодержувача як третьої сторони договору є наявність у нього обов'язку прийняти та вивезти вантаж. Перший із цих обов'язків, швидше за все є правом вантажоодержувача. Другий в свою чергу, впливає з реалізації цього права та виникає не завжди, а лише у разі потреби, так як перевезення може мати пунктом призначення склад отримувача[17, с.351]. Ще одним аргументом проти того, що вантажоодержувач завжди є третьою стороною договору є положення п. 1 ст. 12 Монреальської конвенції 1999 р., відповідно до норм якої вантажовідправник має право до моменту виконання договору повітряного перевезення змінити одержувача або взагалі повернути вантаж собі, тому ніякої третьої особи в даному випадку не буде, а договір так і залишиться двостороннім.

Білоусов В. М. зазначає, що договір повітряного перевезення вантажу можна вважати двостороннім договором укладеним на користь третьої сторони (одержувача), яка не бере участь в укладенні договору, але вважається такою, яка погодилася на умови, викладені на його користь [4, с.9].

За юридичним ознаками договір перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом є двостороннім, відплатним, консенсуальним і реальним. Національне законодавство включає в єдине поняття договори перевезення як пасажирів так і його багажу але не надає підстав для того, щоб вважати їх єдиним договором з правової точки зору. Так, на думку ряду вчених договорам властиві різні ознаки: договір перевезення пасажирів є консенсуальним, а багажу – реальним [51, с.59]. Інша категорія науковців вважають, що їх не слід розмежовувати, оскільки перевезення багажу фактично є умовою договору перевезення пасажирів. Перевізник, беручи на себе зобов'язання щодо переміщення фізичної особи (пасажирів) одночасно зобов'язується, відповідно до правил перевезення, доставити за її вимогою і надані нею речі ( ручну поклажу і багаж) [4, с.7].

Слід погодитися із думкою, що договір повітряного перевезення пасажирів є консенсуальним, адже договір вважається укладеним з моменту

досягнення згоди між сторонами та прийняття всіх істотних умов договору, що посвідчується видачею пасажиру квитка та багажної квитанції [17, с.351]. Однак це не стосується перевезення вантажу який є реальним.

При перевезенні вантажу договір повітряного перевезення є реальним, оскільки набуває чинності з моменту здачі вантажу перевізникові, тобто вважається укладеним з моменту передачі та прийняття його перевізником до перевезення [52, с.105]. Так, договір повітряного перевезення вантажу можна вважати реальним, про що свідчить обов'язок повітряного перевізника надати транспортні засоби під завантаження у строк, який встановлений договором, а відправнику вантажу, в свою чергу, пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню, у належній тарі або упаковці, замаркований відповідно до встановлених вимог [53, с.100].

Але варто підкреслити, що законодавцем не вирішується питання про консенсуальність чи реальність договору повітряного перевезення вантажів. Однак, якщо положення ч. 1 ст. 909 ЦК України в частині, яка встановлює обов'язок перевізника «доставити» йому другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення, розуміти як таке, що виникає лише після прийняття вантажу, то можна зробити висновок про необхідність встановлення законодавчої презумпції реальності договору перевезення вантажу. Хоча існування такої презумпції не перешкоджає сторонам передбачити в договорі повітряного перевезення обов'язок прийняти вантаж в майбутньому. У такому випадку цей договір набуде ознак консенсуальності [54, с.128].

Деякі автори навіть мають позицію, з якої впливає характер договору перевезення вантажу як такого, що містить ознаки і реальної, і консенсуальної угоди [55, с.974]. Тобто такий, який є укладеним не з моменту надання вантажу до перевезення, а з моменту досягнення сторонами згоди з усіх суттєвих умов договору, що може виражатися у формі згоди перевізника виконати замовлення відправника. При цьому зобов'язання в перевізника доставити вантаж виникають лише після реальної передачі вантажу.



Проте, договори на разове перевезення вантажів укладаються, як правило, шляхом погодження всіх умов майбутнього договору і підписанням відповідного документа. При цьому, як правило, сторони навіть не підозрюють про реальність даного договору, укладаючи його за правилами, які застосовуються до консенсуальних договорів.

Так, на думку Г. В. Самойленка з метою забезпечення однозначності правового регулювання та єдиної теоретичної думки щодо визнання договору перевезення вантажу реальним, є доцільним доповнити ст. 909 ЦК України у якій закріпити визначення договору про надання транспортного засобу, що укладається шляхом подання заявки відправником і прийняття її перевізником [52, с.106].

Як будь-який з договорів перевезення, договір перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом є оплатним, оскільки одним із обов'язків пасажирів є оплата послуг з перевезення. Оплатний характер договору повітряного перевезення є підтвердженням досягнення згоди сторонами щодо його умов [8, с.106].

Слід зазначити, що питання про форму договору повітряного перевезення є досить дискусійним і неоднозначним. Щодо договору перевезення пасажирів деякі науковці погоджуються з тим, що він є усним [46, с.53]. Інша категорія дослідників – юриспруденції має іншу точку зору, відповідно до якої будь-які договори повітряного перевезення є письмовими, більше того формальними [51, с.59]. На їх думку, договір перевезення повітряним транспортом є формальним договором, оскільки він укладається в письмовій формі з дотриманням усіх встановлених законодавством обов'язкових реквізитів.

Що стосується договору повітряного перевезення вантажу, то і Цивільний і Господарський кодекси України прямо вимагають укладання договору перевезення вантажу саме в письмовій формі. Така вимога до договору міжнародного повітряного перевезення не відповідає ратифікованим Україною нормам Варшавської і Монреальської конвенціям.

Договір повітряного перевезення не можна вважати письмовим, так як єдиного письмового документа під назвою договір не складається, є лише документи, що підтверджують факт укладання договору – квиток та багажна квитанція, як частина квитка, накладна або квитанція на вантаж (можуть бути у формі електронних документів) [56 с.81].

Ст. 3 – 8 Монреальської конвенції 1999 р. не містить чіткої норми щодо оформлення договору повітряного перевезення та не зачіпає існування або чинності договору, на який поширюється дія норм даної конвенції. Вказана конвенція визначає чинність договору повітряного перевезення незалежно від форми його закріплення (усної чи письмової) [14]. Якщо б договір повітряного перевезення розглядався Конвенцією як формальний письмовий договір, недотримання такої письмової форми договору призвело б до його недійсності. Але в п.5 ст. 3 Монреальської конвенції 1999 р. закріплене абсолютно протилежне.

ПК України від 19.05.2011 р. не містить жодних вимог щодо укладення договору повітряного перевезення у письмовій формі. Ст. 98 ПК України надає лише перелік документів, яким засвідчується договір повітряного перевезення [12]. Але різниця між договором і документами, які засвідчують факт існування договору очевидна. Транспортна накладна чи квитанція не може бути договором. Більше того, навіть вказані авіатранспортні документи в п. 2 ст. 3 та п. 2 ст. 4 Монреальської конвенції і ч. 3 ст. 98 ПК України дозволяють складати не у паперовій, а в електронній формі [14]. Електронна форма договору є однією із важливих новацій вищезгаданої конвенції.

Артем Філіппов у своїй науковій статті дає чітку та вичерпну відповідь на питання: чи можна ототожнювати з письмовим договором електронну накладну або квитанцію? Навіть якщо допустити, що накладна все ж є письмовим договором, то ні звичайна, ні паперова, ні електронна накладна не може розглядатись як письмова форма договору повітряного перевезення [37, с.53].

Таким чином, договір, щодо якого право не вимагає письмової форми, слід вважати усним договором. Хоча і склалася колізія між національним та

міжнародним законодавством, так як в українському законодавстві всі договори перевезення вантажу визначені як письмові, а в міжнародному праві договори міжнародного повітряного перевезення фактично є усними [38, с.81].

Тому, можна говорити, що договори про перевезення пасажирів укладаються усно. Важливим доказом укладення договору є пасажирський квиток. Проте, як зазначає В. В. Луць, квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів сторін. Іноді договір перевезення укладається шляхом конклюдентних дій без видачі квитка, прикладом може бути: опускання жетона в касу метро, відкритого для проїзду пасажирів [46, с.53].

Пасажирський квиток та багажна квитанція відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України є підтвердженням укладання договору про перевезення та відображають його умову. Відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка та багажної квитанції не впливають на дійсність договору перевезення [13].

У Варшавській конвенції 1929 р. та у Монреальській конвенції 1999 р. відсутні вказівки включати всі істотні умови до авіаційного перевізного документу, а це ще раз свідчить про усний характер договору повітряного перевезення. Адже не може бути письмовий договір у тексті якого зафіксовані не всі істотні умови.

Наведене свідчить, що авіаційний перевізний документ при розробленні тексту конвенцій не мав на меті письмову форму договору міжнародного повітряного перевезення, так як відсутність такого договору не впливає на його чинність.

Таким чином, юридична природа договору повітряного перевезення та його місце у договірному праві України займає одне з основних положень:

- по-перше, він може бути як двостороннім, так і тристороннім (у окремих випадках третьою стороною у формі приєднання виступає вантажоодержувач);
- по-друге, договір повітряного перевезення є оплатним;

- по-третє, договір, що розглядається, є усним, а не письмовим, і недотримання вимог щодо оформлення не впливає на його чинність;
- по-четверте, на відміну від договору повітряного перевезення вантажу, який є реальним, договір повітряного перевезення пасажирів є консенсуальним публічним договором, а також договором приєднання;
- по п'яте, міжнародне право не вимагає письмового закріплення у договорі повітряного перевезення всіх істотних умов, не встановлює ніяких правових наслідків відсутності у перевізному документі навіть таких умов що вимагаються [38, с.80]

Поширеною є практика укладання договорів авіаперевезень за допомогою агентів, однак слід пам'ятати, що агент лише сприяє укладанню договору, а стороною договору є особа, від імені та за рахунок якої укладається договір (авіакомпанія) [3, с.79].

### **Висновки до першого розділу**

На сучасному етапі правове регулювання відносин, які пов'язані з повітряними перевезеннями недосконале, так як відсутні комплексні наукові дослідження. Сьогодні зумовлює необхідність визначення та однозначного розуміння базових понять договору перевезення повітряним транспортом. Заповнення прогалів у дослідженні цього договору мають місце у науковій літературі, метою яких є визначення співвідношення норм чинного ЦК України, ГК України, ПК України, які регулюють відносини перевезення повітряним транспортом.

Враховуючи те, що в ПК України не закріплено визначення, договору перевезення повітряним транспортом, а в ЦК України дається лише загальне визначення договору, нормативно-правове закріплення потребує вдосконалення. ЦК України містить загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу різними видами транспорту. Більш точніша та детальніша регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних

перевезень. Доцільно закріпити у ПК України не тільки визначення договору чартеру (фрахтування повітряного судна), а й визначення договору повітряного перевезення вантажу та договору повітряного перевезення пасажирів.

Правове регулювання договору перевезення повітряним транспортом потребує вдосконалення відповідно до норм міжнародного та європейського права. Шляхом вирішення даного питання є комплексний підхід подальшого приєднання України до багатосторонніх та двосторонніх угод щодо розвитку договірної повітряної права, через виконання зобов'язань, які випливають із членства в міжнародних організаціях, а також у ході підготовки відповідних нормативних актів.

Закон України «Про міжнародне приватне право» на сьогодні є єдиним нормативно-правовим актом на території України, де уніфіковані колізійні норми в різних сферах приватно-правових відносин. Тому враховуючи значення міжнародних перевезень, на думку науковців потрібно внести зміни до законодавства України. А саме: доповнити Розділ VI «Колізійні норми щодо договірних зобов'язань» закону України «Про міжнародне приватне право» окремою статтею, присвяченою колізійним прив'язкам щодо договору міжнародного перевезення вантажів, пасажирів та їх багажу. Це сприятиме уніфікації норм національного законодавства України в сфері транспортних відносин з іноземним елементом.

Проаналізувавши праці І. Діковської, І. Безлюдько О. В. Оніщенко, Л. Г. Артемюка А. Філіпова та інших учених, можна зробити висновок, що поняття «договорів перевезення повітряним транспортом» має свої особливості та розглядається через низку договорів, які покликані регулювати різні відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу, пошти, що відрізняються між собою суб'єктивним складом, предметом тощо.

Визначено, що договір перевезення вантажу повітряним транспортом є публічним, оскільки одна із його сторін – повітряний перевізник – є особою, яка здійснює підприємницьку діяльність і взяла на себе зобов'язання надання послуг кожному, хто до неї звернеться.

Проаналізувавши праці провідних закордонних теоретиків можна зробити висновок, що у випадку коли вантажовідправник і вантажоодержувач не збігаються в одній особі, то цей договір перевезення вантажу повітряним транспортом укладений на користь третьої особи і є двостороннім. Варто також зазначити, що не всі вітчизняні науковці підтримують таку точку зору. Є прихильники і другої концепції, яка вважає даний вид договору тристороннім, а вантажоодержувача – повноправною стороною договору.

Слід погодитися із думкою, що договір повітряного перевезення пасажирів є консенсуальним, адже договір вважається укладеним з моменту досягнення згоди між сторонами, що посвідчується видачею пасажирів квитка та багажної квитанції. Однак це не стосується перевезення багажу, який є реальний, хоча і потребує законодавчого закріплення.

На сьогоднішній день ні в науці, ні в законодавстві не має єдиної точки зору з приводу форми договору перевезення повітряним транспортом. Щодо договору перевезення пасажирів деякі науковці погоджуються з тим, що він є усним. Інша категорія дослідників має іншу точку зору, відповідно до якої будь-які договори повітряного перевезення є письмовими, більше того формальними. На їх думку, договір перевезення повітряним транспортом є формальним договором, оскільки він укладається в письмовій формі з дотриманням усіх встановлених законодавством обов'язкових реквізитів. Але різниця між договором і документами, які засвідчують факт існування договору на закріплених в них умовах очевидна. Транспортна накладна чи квитанція не може бути договором. Більше того, навіть вказані авіатранспортні документи п. 2 ст. 3 та п. 2 ст. 4 Монреальської конвенції і ч. 3 ст. 98 ПК України дозволяють складати не у паперовій, а в електронній формі. Навіть якщо допустити, що накладна все ж є письмовим договором, то ні звичайна, ні паперова, ні електронна накладна не може розглядатись як письмова форма договору повітряного перевезення. Також цієї самої позиції притримується В. В. Луць, який зазначав, що квиток не можна вважати письмовою формою договору,

оскільки на ньому немає підписів сторін та іноді укладається шляхом конклюдентних дій без його видачі.

Монреальська конвенція визначає чинить договору повітряного перевезення незалежно від форми його закріплення (усної чи письмової). Якщо б договір повітряного перевезення розглядався Конвенцією як формальний письмовий договір, недотримання такої письмової форми договору призвело б до його недійсності. Але в п.5 ст. 3, ст. 9 Монреальської конвенції 1999 р. закріплене абсолютно протилежне.

Таким чином, договір, щодо якого право не вимагає письмової форми, слід вважати усним договором. Хоча і склалася колізія між національним та міжнародним законодавством, так як в українському законодавстві всі договори перевезення вантажу визначені як письмові, а в міжнародному праві договір міжнародного повітряного перевезення фактично є усним.

## **РОЗДІЛ 2. ПРАВОВИЙ СТАТУС УЧАСНИКІВ ВІДНОСИН ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

### **2.1. Права та обов'язки сторін договору перевезення повітряним транспортом**

Економіку будь-якої держави важко уявити без транспортних послуг. У всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей народного господарства та складовою частиною людських стосунків. Сам процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни [16, с.342].

Відповідно до договору повітряного перевезення усі учасники, повинні дотримуватися загальних правил, про які не повинні забувати ні перевізник, ні їх клієнти. Недотримання цих правил може обернутися додатковими проблемами і непередбачуваними витратами. Роль цивільно-правового договору значно посилюється в самостійній організації господарської діяльності суб'єктів товарно-грошових відносин. Все це свідчить про зростаючу соціальну цінність цивільного права в правовій державі і визначає його місце в системі правових галузей [51, с.59].

Дійсність договору, як відомо, залежить від таких чинників, як здатність сторін на його укладання, відповідність їх волі та волевиявлення, дотримання форми договору, спрямованість його на настання реальних правових наслідків, відповідність договору вимогам законодавства та моральним засадам суспільства [7]. Нездійснення платежу за договором є порушенням умов виконання договору, а не його недійсність. Порушення умов виконання договору та його недійсність породжують різні наслідки. Разом з тим сторони, які укладають договір, мають право обумовити настання або зміну прав та обов'язків обставиною, щодо якої невідомо, настане воно чи ні (відкладальна обставина) [2, с.42]. Відповідно до ст. 212 ЦК України при недобросовісному



перешкоджанні сторони, якій не вигідне настання відповідної обставини, відкладальна обставина вважається такою, що настала.

Суб'єктивні права, як і право, мають певні межі. Їх можна назвати природними межами суб'єктивних прав або межами здійснення прав.

Є.О. Харитонов відзначає, що обсяг і межі цього права значною мірою визначають зміст цивільної правосуб'єктності, яка, у свою чергу, створює необхідні умови для придбання і реалізації різних суб'єктивних прав [8, с.44].

У своєму дослідженні «Свобода договору в цивільному праві України» А.В. Луць звертає увагу, що при погодженні умов договору сторони не можуть відступати від вимог імперативних норм, закріплених у законах та інших актах цивільного законодавства [56, с.82]. Проте в нормотворчій діяльності державних органів трапляються випадки, коли в підзаконних нормативних актах, які приймаються на рівні органів державної виконавчої влади (міністерств, відомств, районних та обласних державних адміністрацій тощо) і регулюють цивільні відносини, містяться імперативні норми, що обмежують свободу сторін в укладенні договору та визначенні його умов на свій розсуд. Така практика, на погляд указанного автора, повинна визнаватись неприпустимою [11, с.36].

Договору повітряного перевезення притаманний двосторонній характер, який зумовлений взаємним виникненням у кожної із сторін прав та обов'язків.

Досить детально описано права та обов'язки перевізника та пасажирів у Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу. Але і в цьому випадку має місце певне нівелювання позитиву, зумовлене тим, що це рівень підзаконних нормативно-правових актів, які можуть бути відмінені, що не сприяє захисту прав пасажирів, та не сприяє урегульованості правовідносин з повітряного перевезення [17, с.351].

При наявності у пасажирів особливих вимог до перевезення за станом здоров'я, інформація про необхідні умови здійснення повітряного перевезення повинна бути надана перевізнику заздалегідь, на загальних підставах від трьох до однієї доби в залежності від ситуації. Оскільки до основних обов'язків

перевізника належить створення безпечних і комфортних умов для пасажирів [34, с.187].

Варто зазначити, що при будь-яких видах перевезень авіаційний перевізник завжди має право встановлювати свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень. Законодавством України закріплено норму, яка не дозволяє встановлювати умови та норми обслуговування пасажирів та клієнтів нижчих за рівень вимог, які встановлені відповідним органом державної виконавчої влади [33, с.127].

В рамках договірних відносин з повітряного перевезення пасажирів і багажу на перевізника покладається обов'язок здійснювати обслуговування пасажирів не тільки на борту повітряного судна, але і при продажі авіаційного квитка, при виконанні пасажиром необхідних предполітних формальностей в аеропорту відправлення тощо [10, с.46].

З метою захисту прав пасажирів як сторони договору, мають бути закріплені імперативи разом із механізмом їх реалізації, у тому числі на рівні ЦК України та спеціальних законів. Свого часу В.П. Грибнов висловив позицію, що межі є невід'ємною властивістю всякого суб'єктивного права, бо за відсутності таких меж право перетворюється на свою протилежність – на свавілля і тим самим взагалі перестає бути правом [58]. При цьому він відзначав, що визначення меж здійснення цивільних прав не є обмеженнями цих прав (їх позбавленням).

Аналіз норм внутрішнього законодавства України та Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень свідчать, що сторони договору перевезення повітряним транспортом обмежені у виборі умов щодо відповідальності, форми договору, а також, до певної міри, в установленні змісту проїзних документів. Законодавчо також визначений зміст окремих прав, що випливають із договору перевезення, до таких можна віднести: право на розпорядження вантажем [14]. Окрім цього, вимоги, які висуваються до перевізника, свідчать про те, що обмеження свободи стосуються і суб'єктивного складу сторін договору.

Керуючись законодавством України до суб'єктів правовідносин за договором повітряного перевезення відносяться авіаційний перевізник і пасажир. Авіаційний перевізник – це суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом та виконує перевезення пасажирів та (або) вантажу за плату та (або) за наймом. Відповідно до ПК України авіаційний перевізник має ліцензію на проведення діяльності з перевезення пасажирів та (або вантажу) повітряним транспортом. Така ліцензія згідно із законодавством України видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації [34, с. 188].

Перевізниками вважаються ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами), це, зокрема авіаційні підприємства [9, с.126]. Окрім перевізника та відправника учасником перевезення є також одержувач вантажу. Вантажоодержувач, як правило, перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником (з поставки, контрактації, купівлі - продажу тощо) і вже на основі цих договорів повинен прийняти доставлений йому перевізником вантаж.

Відповідно до зобов'язання яке випливає з договору повітряного перевезення, перевізник зобов'язується доставити вантаж та пасажирів у відповідний пункт призначення, в свою чергу відправник вантажу, пасажир та інша особа зобов'язується виплатити винагороду за надані транспортні послуги (внести провізну плату) [59, с.188].

До обов'язків авіаперевізника відноситься перевезення пасажирів до пункту призначення. Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу передбачені випадки, коли перевізник вправі відмовити пасажирів в перевезенні на будь-якому етапі перевезення, а також анулювати бронювання або зняти пасажирів з борту повітряного судна. Метою такої відмови є забезпечення безпеки польоту та виконання вимог діючих законів або, виходячи із власних обґрунтованих рішень. Такі рішення мають бути визначені відповідно до правил як необхідні [60, с.405].

Перевізник має право без попередження відмінити, затримати, чи перенести виліт повітряного судна на іншій час, змінити передбачений розкладом маршрут руху, а також змінити місце посадки, якщо такі дії будуть необхідними:

- внаслідок стихійного лиха, поганих метеорологічних умов, а також через інші явища, які можуть вплинути на безпеку польоту;
- для виконання вимог державних органів.

Перевізник може відмовити пасажиру у перевезенні у разі:

- необхідності забезпечення безпеки польоту повітряного судна;
- необхідності виконання вимог державних органів;
- порушення пасажиром встановлених правил користування повітряним транспортом і невиконання вимог командира судна;
- хвороби пасажиром, стан якого створює небезпеку як для самого пасажиром, так і для оточуючих;
- алкогольного сп'яніння пасажиром;
- порушення пасажиром громадського порядку;
- порушення пасажиром своїми діями безпеки польоту, що створює загрозу для життя, здоров'я пасажирів та екіпажу [61, с.188].

У випадку відмови перевізником пасажиру у перевезенні без причин, перерахованих вище, перевізником складається акт встановленої форми. Пасажир має право відмовитися від польоту в аеропорту відправлення або в іншому аеропорту на шляху його прямування і одержати назад сплачену суму за перевезення чи її певну частину. Кожний пасажир при здійсненні повітряного перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку. Він вважається застрахованим з моменту оголошення посадки на повітряне судно і до моменту залишення аеропорту призначення [13].

До обов'язків пасажиром відноситься оплата за надання послуги повітряного перевезення. Пасажир у свою чергу, завжди має право відмовитись від повітряного перевезення та отримати назад сплачену суму коштів. Порядок повернення повної чи часткової виплати здійснюється у порядку встановленому

законодавством України. Відмова авіаперевізника визначається як відмова в перевезенні пасажирів або його багажу рейсом, незважаючи на його присутність для посадки на борт. Підстави для відмови у посадці чітко визначені ПК України. До таких підстав можна віднести: охорону здоров'я, забезпечення безпеки, неналежне оформлення необхідної для перевезення документації (паспорт, віза, квиток тощо) [3, с.75].

Відповідно до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу пасажир зобов'язаний зберігати квиток та інші перевізні документи до закінчення перевезення, а у разі виникнення у нього претензії – до часу її вирішення. Квиток та інші перевізні документи, що видаються пасажирові, повинні бути пред'явлені на першу вимогу уповноважених осіб експлуатанта [13].

Також, слід зазначити, що перевізник може відмовити в перевезенні чи подальшому перевезенні пасажирів (багажу) з метою забезпечення безпеки польоту та виконання вимог застосованих законів або на підставі власних обґрунтованих рішень.

Окрім дотримання законних прав, що випливають з договору повітряного перевезення, пасажир водночас повинен дотримуватися чинних на відповідному транспорті правил та бережливо користуватися майном перевізника. З метою забезпечення безпеки польотів, охорони життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу під час повітряних перевезень здійснюється огляд пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу [2, с.41]. Такий огляд проводиться в аеропорті чи міському аеровокзалі. Якщо пасажир в аеропорту відмовляється від огляду багажу, перевізник має право розірвати договір. При розірванні договору повітряного перевезення перевізник повертає плату за перевезення за вирахуванням встановленого збору.

Відповідно до. Наказу Міністерства інфраструктури пасажир має право перевезти предмети, які він тримає при собі і не поклав до багажу. До таких предметів законодавством віднесено: дамські і чоловічі сумки, папки для паперів, пальта або плащі, жакети, парасольки, друковані видання для читання під час польоту. За наявності малюка, вік якого не перевищує 1 рік, у салон

повітряного судна дозволено брати: харчування для дитини, що необхідне під час польоту, прогулянковий дитячий візок [13]. Загальна вага предметів, за винятком інвалідної коляски, не повинна перевищувати 5 кг. Варто акцентувати увагу на тому, що перевізнику дозволено розширити перелік та загальну вагу предметів, які перевозяться безоплатно понад норму, яка встановлена законодавством.

Перевізник має право вимагати від пасажирів пред'явити уповноваженим особам перевізника, представникам відповідних державних органів усі документи на виїзд, в'їзд, транзит, належні довідки щодо стану здоров'я та інші документи, що вимагаються відповідно до законодавства. Перевізник в свою чергу, має право самостійно зробити і залишити в себе копії або будь-яким іншим шляхом зафіксовані дані, що містяться у наданих документах [50, с.28]. За перевізником закріплюється право відмовити в перевезенні пасажирів, який не дотримувався чинних норм права, неналежно оформив документи, відсутність візи, коштів, квитка у зворотному напрямку тощо.

Перевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажирів та не відповідає за помилки й упущення в розкладах руху.

При будь-яких видах перевезень авіаційний перевізник завжди має право встановлювати свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади. А також, відмовити пасажирів в перевезенні у особливих випадках, які передбачені правилами перевезення на повітряних лініях [46, с.55].

Варто також зазначити, що перевізник повинен вжити усіх необхідних заходів для уникнення затримки в перевезенні пасажирів і багажу. У разі виникнення форс-мажорних обставин перевізник має право без повідомлення пасажирів анулювати чи затримати рейс або анулювати раніше підтвержене бронювання [13]. Але, при цьому відповідальність перевізника в будь – якому випадку обмежена реальними збитками, які доведені пасажирів .

Перевізник, скасовуючи або затримуючи рейс, повинен надавати пасажиром на їх запит пояснення щодо підстав скасування чи затримки рейсу.

У разі затримки в перевезенні пасажир має право відмовитися від перевезення та вимагати від перевізника, з вини якого сталася затримка, повного повернення сум, сплачених за нездійснене перевезення, та компенсацію за затримку, якщо така затримка перевищила допустимі строки. Якщо затримка мала місце понад три години, перевізник повинен надати пасажиров за встановленими нормами безкоштовне харчування, проживання в готелі тощо. Разом з тим, додаткові витрати пасажиров понад норми, встановлені перевізником, пасажиров не відшкодовуються [62, с.15]. Перевізник, який відмовляє в перевезенні або скасовує рейс, має надати кожному пасажиров, якого це стосується, письмове повідомлення, в якому викладено правила надання пасажиров компенсації та допомоги. Компенсація за затримку в жодному разі не перевищуватиме вартості квитка або його невикористаної частини у відповідному класі обслуговування на рейс між місцем, де була затримка, і місцем призначення [13]. В Правилах також зазначено, що компенсація за затримку в перевезенні багажу встановлюється, виходячи з необхідності забезпечити пасажиров засобами першої потреби. У будь-якому разі така компенсація не перевищує 50 доларів США.

Перевізник звільняється від відповідальності за затримку пасажиров, якщо затримка у перевезенні пасажиров не перевищила допустимі строки або була спричинена форс-мажорними обставинами [16, с.346]. Перш за все, у разі скасування рейсів авіаперевізник, повинен надавати пасажиров на їх запит пояснення щодо підстав скасування рейсу.

Зокрема, до основних обов'язків авіаперевізника відноситься перевезти пасажиров або вантаж до пункту призначення, а пасажиров або відправника - здійснити оплату за надану послугу повітряного перевезення. У свою чергу пасажиров завжди має право відмовитися від договору повітряного перевезення і отримати назад суму грошей відповідно до законодавства України [63, с.74].

## **2.2. Забезпечення прав пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень**

У зв'язку з відставанням національного законодавства у сфері забезпечення прав пасажирів від світових стандартів та порівняно низькою якістю послуг, що надаються українськими авіакомпаніями, все більше набуває актуальності питання забезпечення прав пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом [11, с.36].

Укладаючи договір перевезення повітряним транспортом пасажир певним чином потрапляють у залежність від перевізника. Це пов'язане із правовою природою договору, який має публічний характер [2, с.42]. Окрім того, більшість пасажирів мало обізнані у своїх правах на випадок скасування рейсу чи його затримки. В результаті цього порушуються права пасажирів не вчасне перевезення. Пасажири часто стикаються з певними перепонами при пред'явленні претензій безпосередньо до авіаперевізників. Часто такі скарги необґрунтовано відхиляються.

Тому, інтереси громадян, у таких відносинах, покликана захищати система правових норм, що забезпечує досягнення юридичної рівноваги між перевізником і фізичною особою, як їх контрагентом по договору повітряного перевезення.

На жаль, на відмінну від іноземних авіакомпаній, де важливим чинником є ім'я та ділова репутація компанії і де авіакомпаніям легше задовольнити вимоги пасажира, ніж з'ясовувати з ним відносини в суді, в нашій країні ситуація з практичною відповідальністю авіаперевізника набагато складніша. Популярні в Україні чартерні рейси в більшості здійснюються із затримкою. Відомі випадки затримки вильоту на 12 і більше годин [23, с.7]. Авіакомпанія, як правило, аргументує затримку рейсу технічними причинами і мало хто з пасажирів знає, що такі «технічні причини» далеко не завжди звільняють авіаперевізника від обов'язку дотримуватися термінів перевезення, вказані у договорі ( квитку).



Для підтримки мобільності пасажирів необхідні чіткі та дієві правила, що гарантують їх права:

компенсація та підтримка у випадку затримки, скасування рейсів та відмові в перевезенні;

забезпечення прав осіб з обмеженою мобільністю;

відповідальність у випадку завдання шкоди здоров'ю чи смерті пасажирів;

оперативний розгляд претензій та відновлення прав;

право на інформацію [64].

В Україні національний механізм забезпечення прав пасажирів при виконанні договору повітряного перевезення врегульований Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, які було розроблено відповідно до Програми інтеграції України до Європейського Союзу (далі ЄС), ПК України, Закону України «Про захист прав споживачів» від 1991 р., Положення про Державну авіаційну адміністрацію від 2011 р. та низки Регламентів ЄС. Крім того, правила розроблено з урахуванням положень Варшавської та Монреальської конвенцій та Загальних умов перевезень пасажирів і багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту. Важливу роль при укладанні договору відіграють звичаї ділового обороту, які застосовують між собою міжнародні перевізники (оформлення пасажирських авіаперевезень, надання пільг і привілеїв пасажирів тощо) [65, с.7]. В Європі чільне місце посідає законодавство ЄС, яке гармонізує та узгоджує процедури гарантування прав авіапасажирів.

Затримка рейсів є доволі частою в практиці міжнародних авіаперевезень. Але більшість пасажирів не знають про свої права в цьому випадку, до того ж перевізники часто не пояснюють причини затримки, і пасажирів змушені проводити непевний для них проміжок часу в незручних умовах. Дійсно, перевізник має право затримати або скасувати рейс як з комерційних причин, так і з причин, які не залежать від нього [13]. Але не варто забувати, що він також повинен вжити всіх необхідних заходів для уникнення затримки в перевезенні пасажирів і багажу. Перевізник або його агент з продажу

зобов'язаний попередити пасажера про затримку або скасування рейсу не пізніше ніж за три години до початку реєстрації. Виключення складають надзвичайні обставини: несприятливі метеорологічні умови, надзвичайні ситуації під час контролю за повітряним рухом, страйки, бунти, громадянські безлади, війни, ворожі дії, порушення спокою, неврегульовані міжнародні відносини, неочікувані дефекти, що впливають на безпеку польоту, чи інші труднощі, які фактично загрожують або унеможливають безпечно виконання польоту [66, с.15]. У цьому випадку перевізник має право без повідомлення пасажера скасувати чи затримати рейс або анулювати раніше підтвержене бронювання.

Мало хто знає, що в разі затримки рейсу пасажир має право вимагати від авіакомпанії компенсацію розумних витрат за час очікування вильоту (їжу, напої, телефонні дзвінки рідним, надання готелю на час очікування рейсу, безкоштовного трансферу до готелю і назад тощо) [14]. Крім того, рідко хто після завершення рейсу звертається з претензією до авіакомпанії, а ще менша кількість пасажирів отримує компенсацію від авіакомпанії за завдані незручності. Все вищевказане свідчить про необхідність вдосконалення вже існуючих та розробці нових механізмів забезпечення прав пасажирів.

Відповідно до регламенту ЄС №2111/2005 про посилення інформованості пасажирів, право пасажирів на інформацію про безпеку повітряного судна є одним з основних завдань та принципів ЄС. Регламент зобов'язує держави – учасниці обмінюватися інформацією щодо безпеки повітряних суден з метою забезпечення уніфікованої, ефективної та послідовної системи в ЄС [67]. Безпека перевезень пасажирів залежить від того, яким є технічний стан повітряного судна. Європейські аеропорти відмовляються приймати рейси авіакомпаній через незадовільний технічний стан літака. У відповідності до вищезазначеного регламенту створюється так званий «чорний список» авіакомпаній, який мають високий ступінь ризику з точки зору безпеки. Він постійно оновлюється в Офіційному Журналі та на офіційному Інтернет-сайті ЄС. Такі списки складаються кожною державою – учасницею ЄС та

надсилаються Європейській комісії. Окрім цього, ЄС покладає обов'язок на авіакомпанію чи туроператора, які продають квитки, інформувати пасажирів про наявність чи відсутність перевізника у вищевказаному «чорному списку» [65, с.5].

Безпека перевезення пасажирів залежить також від повітряного стану судна. Не є вємницею, що більшість повітряних суден, які використовують українські авіаперевізники не відповідають міжнародним стандартам. Створення так званих «чорних списків» авіакомпаній, який мають високий ступінь ризику з точки зору безпеки, допоможе у такий спосіб пасажирів отримати інформацію про перевізника, чиїми послугами він хоче скористатися. Відповідно до законодавчих норм ЄС безпека пасажирів забезпечується не лише застосуванням технологій огляду, але й поінформованістю пасажирів про авіакомпанії, які не відповідають вимогам технічних стандартів, що висуваються державою [67]. Україні потрібно брати приклад з ЄС щодо запровадження в офіційних засобах масової інформації так званих «чорних списків» авіакомпаній які не відповідають стандартам безпеки.

Забезпечення безпеки перевезення є чи не найголовнішим принципом здійснення повітряних перевезень. Він має два аспекти. По-перше, безпека досягається завдяки здійсненню заходів щодо гарантування технічної безпеки літальних апаратів, аеропортів, допоміжних служб та повітряних трас. По-друге, безпеці цивільної авіації може загрожувати незаконне втручання в її діяльність [40, с.45].

Безпека пасажирів забезпечується не тільки застосуванням технологій огляду, але й поінформованістю пасажирів про авіакомпанії, які не відповідають вимогам технічних стандартів, які висуваються державою. Неоднозначність підходів у національних механізмах регулювання відповідальності перевізника обмежує права пасажирів, встановлюючи їм різні правові статуси, що дозволяє говорити про дискримінацію пасажирів. Тому в українське законодавство необхідно внести положення про сувору відповідальність перевізника за порушення обов'язку інформувати пасажирів

про дійсні причини скасування чи затримки рейсу та про їх права, у тому числі про право на матеріальне забезпечення та компенсацію у випадку скасування чи затримки рейсу [68, с.89].

В межах окресленої проблеми варто акцентувати увагу на тому, що механізм забезпечення безпеки перевезення пасажирів складають норми універсального та національного характеру. Вони гарантують безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання, визначають обов'язки держави щодо дотримання технічних стандартів, які затверджені ІКАО [23]. На регіональному рівні розроблені мінімальні стандарти безпеки для аеропортів, повітряних суден, багажу, обладнання, персоналу, включаючи персонал аеропортів. Заслуговує уваги досвід ЄС, в якому технології (наприклад, сканери для пасажирів) та заходи безпеки є предметом постійної уваги законодавця. На сьогоднішній день триває робота Єврокомісії щодо оцінки впливу застосування сканерів безпеки на основі права та здоров'я людини з метою детальної розробки механізмів застосування заходів безпеки у всіх аеропортах ЄС. Безпека пасажирів забезпечується не тільки застосуванням технологій огляду, але й поінформованістю пасажирів про авіакомпанії, які не відповідають вимогам технічних стандартів, які висуваються державою [69, с.30].

Пасажири, їх зареєстрований багаж і ручна поклажа обов'язково повинні пройти контроль на безпеку і паспортний контроль, а також на вимогу митних та інших уповноважених органів інші види контролю. Перевізник має право відмовити в перевезенні на будь-якому етапі перевезення, анулювати бронь або зняти пасажира з борту повітряного судна через:

- поведінку, вік, психічний чи фізичний стан особи, які дають підстави вважати, що пасажир потребує спеціальної допомоги від перевізника, чи спричинять дискомфорт іншим пасажирам;
- невиконання пасажиром вказівок перевізника, пов'язаних із забезпеченням безпеки польоту, якості та комфорту перевезення пасажирів;
- агресивну поведінку пасажира з використанням погроз стосовно інших пасажирів, працівників перевізника та екіпажу повітряного судна;

- відмову пасажира пройти перевірку працівниками служби безпеки перевізника, аеропорту чи відповідних державних органів;
- становлення пасажиром небезпеки для інших пасажирів ( багажу, вантажу) чи повітряного судна;
- перебування пасажира у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння тощо [65, с.9].

Особливого захисту потребують права пасажирів у випадку банкрутства авіаперевізника. Вартість квитків, як правило, є доволі високою. Банкрутство перевізника може трапитися у момент, коли пасажирів знаходяться за кордоном, навіть на іншому континенті. В такому випадку їм доведеться купувати нові квитки для повернення додому за більш високою ціною. Правом ЄС для виправлення цієї ситуації розробляє ефективні законодавчі механізми забезпечення прав пасажирів, незалежно від того чи здійснюють вони подорож регулярними чи нерегулярними (чартерними) рейсами [44]. На превеликий жаль в Україні ця ситуація є законодавчо нерегульована.

Практика показує, що при купівлі квитка через Інтернет пасажирів є менш захищеними, ніж купуючи паперовий квиток у традиційних касах. Захист особистої інформації пасажирів, які купують електронні квитки, є наріжним каменем в процесі забезпечення прав пасажирів при укладенні договору міжнародного повітряного перевезення. Здійснюючи купівлю квитка традиційним шляхом, споживач повідомляє агентам своє прізвище і інші дані, необхідні для його оформлення. Інформація про пасажира є конфіденційною і не підлягає публічному поширенню. Повідомляючи свої дані перевізникові через Інтернет, пасажир не захищений від незаконного їх використання третіми особами [34, с.189].

На відміну від Варшавської конвенції Монреальська конвенція розширює можливості захисту прав пасажирів. Відповідно до неї встановлено п'ять варіантів юрисдикції: за місцем знаходження перевізника, за місцем знаходження головного управління перевізника, за місцем розташування

контори перевізника та п'ятий, що дає потерпілим змогу пред'являти позови про відповідальність до перевізників за місцем свого проживання [48, с.217].

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 [37, с.51]. Це дозволяє оперативно захищати права пасажирів та впливати на подальшу політику забезпечення безпеки авіакомпаніями. Україні бракує такого механізму забезпечення прав пасажирів. Запровадження його дозволить «розгрузити» судові органи, прискорити процедуру захисту прав пасажирів та дисциплінувати авіаперевізників.

Незважаючи на достатньо «прогресивні» норми українського законодавства, що втілює міжнародні стандарти надання послуг з перевезення, можливість притягнення українського перевізника до відповідальності є вкрай низькою. Причин для цього достатньо. Насамперед, це необізнаність пасажирів про свої права та неможливість отримати правдиву та чітку інформацію від перевізника, зокрема, про дійсні причини затримки чи скасування рейсу. По-друге, це складна процедура розгляду скарг, оскільки закон передбачає спочатку претензійне вирішення спору, а потім судове, що затягує процедуру врегулювання спорів та суперечок на декілька місяців, а то й років. В даному випадку, як зазначає Горян Е. В. та Горян К. В., потрібно взяти до уваги досвід ЄС, який законодавчо закріпив процедуру захисту порушених прав пасажирів [65, с.11].

Україні бракує такого механізму забезпечення прав пасажирів. Це дозволить оперативно захищати права пасажирів та впливати на політику забезпечення безпеки авіакомпаніями. Запровадження його дозволить

прискорити процедуру захисту прав пасажирів та дисциплінувати авіаперевізників, що позитивно відобразиться на рівні надання послуг пасажиром.

### **Висновки до другого розділу**

Відповідно до договору повітряного перевезення усі учасники, повинні дотримуватися загальних правил, про які не повинні забувати ні перевізник, ні їх клієнти. Недотримання цих правил може обернутися додатковими проблемами і непередбаченими витратами.

Досить детально описано права та обов'язки перевізника та пасажирів у Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу. Але і в цьому випадку має місце певне нівелювання позитиву, зумовлене тим, що це рівень підзаконних нормативно-правових актів, які можуть бути відмінені, що не сприяє захисту прав пасажирів, та не сприяє урегульованості правовідносин з перевезення пасажирів. З метою захисту прав пасажирів як сторони договору, мають бути закріплені імперативи разом із механізмом їх реалізації, у тому числі на рівні ЦК України та спеціальних законів. В.П. Грибанов свого часу висловив позицію, що межі є невід'ємною властивістю всякого суб'єктивного права, бо за відсутності таких меж право перетворюється на свою протилежність – на свавілля і тим самим взагалі перестає бути правом [10, с.18]. При цьому він відзначав, що визначення меж здійснення цивільних прав не є обмеженнями цих прав (їх позбавленням).

Зазначене дозволяє зробити висновок, що з метою захисту прав пасажирів як «слабкої» сторони договору, мають бути закріплені імперативні засоби разом із механізмом їх реалізації, у тому числі на рівні ЦК України та спеціальних законів. Потрібно нормативно закріпити та розширити вимоги щодо спеціальної правосуб'єктності авіаперевізника. Відповідно до нормативів безпеки авіаперевезень закріплених в актах національного та міжнародного законодавства, необхідно вжити заходи для здійснення безпечного перевезення пасажирів до місця їх призначення.

Варто звернути увагу на те, що ПК України, враховує далеко не всі ситуації в яких може опинитися пасажир. Наприклад, не приписана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також, кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих актів, що суттєво ускладнює його реалізацію. В цілому, слід відзначити, що ПК України спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного.

При будь-яких видах перевезень авіаційний перевізник завжди має право встановлювати свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади. А також відмовити пасажиру в перевезенні у особливих випадках, які передбачені правилами перевезення на повітряних лініях.

Авіакомпанія, як правило, аргументує затримку рейсу технічними причинами і мало хто з пасажирів знає, що такі «технічні причини» далеко не завжди звільняють авіаперевізника від обов'язку дотримуватися термінів перевезення, вказані у договорі (квитку). У Монреальській конвенції зазначається, що в разі затримки рейсу пасажир має право вимагати від авіакомпанії компенсацію розумних витрат за час очікування вильоту

Безпека перевезення пасажирів значно залежить від повітряного стану судна. Не є секретом, що більшість повітряних суден які використовують українські авіаперевізники не відповідають міжнародним стандартам. Україні потрібно взяти приклад з ЄС та запровадити «чорні списки». Створення так званих «чорних списків» авіакомпаній які мають високий ступінь ризику з точки зору безпеки, допоможе пасажиру отримати інформацію про перевізника, чиїми послугами він хоче скористатися.

З досвіду ЄС можна взяти започаткувати функцію, поінформованості пасажирів щодо безпеки літального апарату, що не відповідають вимогам технічних стандартів, які висуваються державою.



Особливого захисту потребують права пасажирів у випадку банкрутства авіаперевізника. Правом ЄС для виправлення цієї ситуації розробляє ефективні законодавчі механізми забезпечення прав пасажирів, незалежно від того чи здійснюють вони подорож регулярними чи нерегулярними (чартерними) рейсами. На превеликий жаль в Україні ця ситуація є законодавчо неврегульована.

Аналізуючи нормативну базу України та ЄС, яка регулює механізм забезпечення прав пасажирів при здійсненні повітряних перевезень можна дійти висновку, що внутрішнє законодавство нашої держави потребує значного вдосконалення.

Все вищевказане свідчить, що потрібно взяти до уваги досвід ЄС, який законодавчо закріпив процедуру захисту порушених прав пасажирів, та дисциплінував авіаперевізників, що позитивно відобразилося на рівні надання послуг пасажиром.

## **РОЗДІЛ 3. ОХОРОНА ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ СТОРІН ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **3.1. Забезпечення виконання договору перевезення повітряним транспортом**

Питанням забезпечення виконання зобов'язань у цивілістичній літературі присвячено достатню увагу. Це пояснюється необхідністю забезпечення договірної дисципліни, охорони та захисту інтересів учасників договірних правовідносин. В основу видів забезпечення зобов'язань покладені способи, розроблені ще в римському цивільному праві.

Перед інститутом забезпечення виконання зобов'язань ставиться завдання додатково до засобів державно-правового захисту (судового звернення стягнення на майно боржника) забезпечити реальну можливість виконання зобов'язання [61, с.123].

Згідно ст. 98 ПК України кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчується документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженим ним організаціями (агентами). Документами на перевезення є :

- квиток (паперовий або електронний) - при перевезенні пасажирів;
- багажна квитанція (паперова або електронна) – при перевезенні речей пасажирів як багажу;
- транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна, паперова або електронна) – при перевезенні вантажу [2, с. 42].

Авіаційна накладна містить усі умови договору та не має суперечити правилам перевезення. На дійсність договору повітряного перевезення не впливає відсутність, неправильність або втрата авіаційної накладної.

За послугу повітряного перевезення встановлюється відповідно до ст. 916 ЦК України провізна плата. Розмір встановлюється за домовленістю сторін, а у випадку відсутності такої домовленості стягується розумна плата на основі тарифів які встановлені ст. 99 ПК України.

Тарифне регулювання повітряних перевезень в Україні здійснюється на національних засадах:

- базування розрахунків тарифів відповідно до собівартості наданих послуг;
- залежність рівня тарифів від рівня послуг, які отримує пасажир;
- недопущення встановлення демпінгових або дискримінаційних цін з боку авіаперевізника [13].

Оскільки договір повітряного перевезення є строковим договором, то строк його дії залежить від виконання зобов'язання з повітряного перевезення, і може бути встановлений як нормативно, так і за згодою сторін. Протягом цього строку пасажир має право використати квиток для всіх операцій передбачених законодавством. Такий строк охоплює період часу від моменту видачі і до закінчення строку, який передбачений для отримання грошей за невикористаний квиток правилами застосування тарифів перевізника, а також строком чинності квитка для перевезення. Деякі квитки видаються за спеціальним тарифом, в такому випадку на квитку буде вказана конкретна дата його чинності та термін перевезення [68, с.86]. Загальний строк чинності квитка становить один рік з дати початку перевезення – якщо частина квитка використана або з дати його видачі – якщо не використаний весь квиток [13].

Договір повітряного перевезення оформлення шляхом складання транспортної накладної, яка є основним перевізним документом. Накладна містить усі умови перевезення, до яких відносять:

- найменування й місцезнаходження сторін договору;
- найменування вантажоодержувача;
- найменування й кількість вантажу;
- умови з перевезення і строки перевезення;
- назва місць навантаження й розвантаження;
- вартість перевезення, тощо [37, с.53].

Для договору міжнародного перевезення вантажу перевізним документом є накладна або квитанція, у яких крім вищезазначеного, вимагається фіксація

ще однієї істотної умови – ваги вантажу. Безумовно це не всі істотні умови договору повітряного перевезення. Важливо зазначити, ще такі умови, як ціна (вартість послуг перевезення), строки доставки, кількість місць, розміри та упаковка (для вантажу), клас перевезення (для пасажирських перевезень) [70, с.107].

Відповідно до ст. 909 ЦК України укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної чи іншого документа, передбаченого транспортними статутами.

Стаття 4 Монреальської конвенції передбачає можливість використання замість авіавантажної накладної будь-яких інших засобів, які зберігають запис про перевезення. При цьому перевізник на вимогу вантажовідправника видає останньому квитанцію на вантаж, що дозволяє ідентифікувати відправлений вантаж та отримати доступ до даних, що зберігаються такими іншими засобами. Договір повітряного перевезення багажу засвідчується – багажною квитанцією, що є частиною квитка (крім цього для ідентифікації зареєстрованого багажу використовується бирка, яка не є перевізним документом). Договір повітряного перевезення пасажирів підтверджується авіаційною накладною або квитанцією на вантаж [49, с.32].

Згідно із ст. 910 ЦК України укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюється транспортними статутами.

Беручи до уваги розділ 4 Правил повітряного перевезення пасажирів і багажу, пасажирський квиток – це документ, що має назву «пасажирський квиток та багажна квитанція», у тому числі електронний квиток, виданий перевізником (його агентом), який включає умови договору перевезення.

У свою чергу, польотний купон визначається як частина пасажирського квитка або, у разі електронного квитка, електронного купона, в якому визначені відповідні пункти, між якими купон є дійсним для перевезення пасажирів та багажу [13].

Пасажирським купоном (або пасажирською квитанцією) є частина пасажирського паперового квитка, яка складає письмове повідомлення стосовно умов перевезення пасажирів. Такий пасажирський купон (пасажирська квитанція) залишається у пасажирів після здійснення перевезення.

Згідно з рекомендаціями ІАТА її члени повинні були повністю перейти на електронні квитки (e-ticket) до 01.06. 2008 р. Варто зазначити, що до ІАТА належить більшість авіакомпаній світу [31].

Електронний квиток – це електронна версія паперового авіаквитка, що засвідчує договір повітряного перевезення між пасажиром та авіакомпанією. Він не видається пасажирові, а зберігається у вигляді електронного запису в комп'ютерній системі авіакомпанії (базі даних авіакомпанії), що дозволяє гарантувати безпеку, оскільки квиток не може бути втрачений чи викрадений[44].

При здаванні пасажиром багажу до перевезення зміст договору пасажирського перевезення доповнюється умовами перевезення багажу. Правила перевезень на окремих видах транспорту містять детальні вказівки стосовно порядку перевезень багажу: перелік заборонених до перевезення багажем предметів, гранична вага і розмір перевезених багажем речей, особливості перевезень окремих видів багажу і т. ін. [48, с.214].

Що стосується перевезень пасажирів і багажу повітряним транспортом, то відповідно до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу пасажирський квиток та багажна квитанція є підтвердженням укладання договору про перевезення та повинні відображати умову укладання такого договору. Відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка та багажної квитанції не впливають на дійсність договору перевезення повітряним транспортом [18, с.56].

Дослідивши законодавчу базу, варто зазначити, що тарифне регулювання повітряних перевезень в Україні здійснюється на засадах:

- розрахунків тарифів відповідно до собівартості наданих послуг;
- залежності рівня тарифів від рівня послуг, які отримує пасажир;

– недопущення встановлення демпінгованих або дискримінаційних цін з боку авіаперевізника [19].

Умови договору перевезення, що додаються до квитанції відповідно до наказу Міністерства Інфраструктури не повинні суперечити Монреальській або Варшавській конвенції залежно від того, яка з цих конвенцій застосовується, та Правилам повітряних перевезень пасажирів і багажу.

Зокрема, беручи до уваги ст. 3 Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень для перевезення пасажирів оформляється індивідуальний або груповий перевізний документ, який містить: зазначення пунктів відправлення й призначення.

Перевізник надає пасажирові багажну ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу. Після цього пасажирові надається письмове повідомлення про те, що у випадку застосування Монреальської конвенції вона визначає й може обмежувати відповідальність перевізника у випадку смерті або тілесного ушкодження особи та у випадку знищення, втрати, пошкодження багажу або затримки його доставки [23, с.7].

У більшості випадків договори перевезення є договорами приєднання, а тому умови, щодо яких має бути досягнута згода, як правило визначає лише перевізник. При цьому він керується вимогами міжнародних організацій у сфері повітряних перевезень, чинним законодавством та власними інтересами [15, с.406].

Визначаючи умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнута згода, перевізник може використовувати документи рекомендаційного характеру. Наприклад: рекомендаційні умови Державної авіаційної служби України.

Іншим документом, що містить рекомендації щодо змісту, форми, структури перевізних документів, є Методичні рекомендації щодо вимог до форми електронного пасажирського квитка або багажної квитанції, електронної квитанції різних зборів.

Договір повітряного перевезення, який виконується фактичним перевізником, є укладеним з моменту видачі уповноваженій особі перевізного документу.

Незважаючи на те, що велика кількість договорів повітряного перевезення укладаються за посередництва агента з продажу авіаквитків, стороною договору перевезення є перевізник. Ірина Діковська у своїй науковій роботі зазначає, що пред'явлення позовів про відшкодування збитків, заподіяних порушенням умов договору повітряного перевезення, до агента з продажу квитків є необґрунтованим [50, с.29].

Окрім, таких суб'єктів правовідносин як авіаційний перевізник та пасажир законодавством визначено і інших учасників договору повітряного перевезення, а саме: авіаційне підприємство і експлуатант. Відповідно до п. 36 ст. 1 ПК України авіаційний перевізник (авіаперевізник) – це суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом. В свою чергу, експлуатант – це юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден [5].

О. Шереметьєва зазначає, що поняття «треті особи» не містить нормативного закріплення в спеціальних правових актах, що значно ускладнює правозастосовну практику, особливо під час здійснення міжнародних польотів [38, с.80].

Ст. 1 Монреальської конвенції під поняттям «третя особа» вбачає особу, яка не є експлуатантом, пасажиром або відправником, або отримувачем вантажу.

Також слід врахувати, що поняття «треті особи» у Монреальській конвенції значно відрізняється від Римської конвенції 1952 р. Остання враховує не лише третіх осіб на поверхні, а й пасажирів та членів екіпажу іншого повітряного судна у польоті або на землі, з яким може статися зіткнення, а також будь-яку іншу особу, якій може бути нанесена шкода. Винятком в даному випадку є експлуатант, пасажир, відправник або отримувача вантажу на борту повітряного судна, що спричинило шкоду [46, с.52].

Водночас варто зазначити, що спеціальні нормативні акти такі як ПК України та Закон України «Про страхування» не містять визначення поняття «третьої особи». Лише у підзаконному нормативно-правовому акті, постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», закріплено таке визначення. Так, відповідно до вищезазначеної постанови під третіми особами розуміють фізичних і юридичних осіб (їх майно), які не пов'язані зі страхувальником (експлуатантом повітряного судна) договірними зобов'язаннями (зокрема і договором на перевезення) та які не є працівниками страхувальника або не діють за його дорученням.

В нормативно–правових актах закріплені вимоги, які стосуються безпеки авіаційних перевезень. Дотримання цих вимог можливе лише сприянню ряду чинників, в тому числі тих, які стосуються спеціальної правосуб'єктності авіаперевізника, який має здійснювати свою діяльність відповідно до вимог чинного законодавства та міжнародних договорів, ратифікованих Верховною Радою України. Юридична наука регулює правовідносини з надання, так званих послуг по доставці пасажирів, за допомогою актів цивільного законодавства, які встановлюють умови, за яких особа (учасник договірних правовідносин) реалізовує свою правосуб'єктність в конкретних правовідносинах [20, с.58].

Самойленко Г.В. у своїй науковій статті охарактеризував договір повітряного перевезення, як споживчий. На думку науковця, характеристика договору як споживчого не є критерієм, який дозволяє віднести його до певного типу чи виду. Це група договорів у яких сторонами є суб'єкт підприємництва та фізична особа (споживач). Через специфіку відносин споживач де-факто не здатен нарівні з іншою стороною договору реалізовувати свої права, що вимагає додаткових державних гарантій, які закріплені в законодавстві України [51, с.58]. У спеціальній науковій літературі зустрічаються позиції щодо визнання особливої категорії підприємницьких договорів як споживчих. Визнання договору перевезення пасажирів споживчим договором дозволяє надати пасажирів додаткових гарантій охорони та захисту їх прав, однак,



основним способом захисту має бути сплата неустойки, розміри та підстави якої мають бути закріплені нормативно. [18, с.56].

Належне виконання сторонами обов'язків, які випливають з договору повітряного перевезення або з норм транспортного законодавства, веде до припинення зобов'язання з перевезення вантажу та досягнення учасниками цілей договору. На жаль, домогтися цього не завжди вдається. У зв'язку з цим важливу роль покликані відігравати заходи майнової відповідальності за порушення договору перевезення повітряним транспортом. Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язання є склад цивільного правопорушення [40, с.48].

Як влучно зазначили О. В. Столярський та Р. Ш. Юсупов, «при здійсненні зобов'язань з перевезення можуть виникати також інші зобов'язання, пов'язані з транспортними послугами» [39, с.71]. Це вказує на те, що похідний характер таких зобов'язань не знищує їх самостійного юридичного значення.

Взаємовідносини між сторонами за договором перевезення повітряним транспортом беруть свій початок задовго до моменту укладання самого договору. Перш за все, вибір контрагента для укладання договору здійснює пасажир. На такий вибір значно впливають фінансові можливості та власні потреби пасажирів. Розклад авіа-польотів розташований у вільному доступі в місцях продажу квитків у вигляді електронних чи аналогових табло, інформаційних стендів чи на інтернет-порталах перевізників, посередників з організації перевезень, агентів з продажу авіаквитків. В другу чергу, авіаперевізником надається відповідь на запит потенційного пасажирів, а також, складає зміст публічної оферти (запрошення) до укладення договору, сформульованої перевізниками. В подальшому умови договору перевезення повітряним транспортом, що пропонуються авіаперевізником зазначаються в тексті проїзного документа та є заздалегідь відомими і єдиними для всіх пасажирів. Завершальною стадією процесу вибору контрагента потенційним пасажиром є бронювання та/або придбання квитків [29, с.305]. Обов'язковою і особливою ознакою цього процесу у авіаперевезеннях є обов'язкова

персоніфікація пасажирів шляхом засвідчення його особи з пред'явленням і фіксацією реквізитів відповідних документів, надання інших відомостей. На цьому етапі ідентифікація може відбуватися через посередника [33, с.129]. Прикладом може бути, фізична особа, якій пасажир передав документи, інформацію про обраний рейс і про себе, та доручив здійснити бронювання. У випадку відмови пасажирів надати інформацію чи її частину, необхідну для бронювання, воно вважається таким, що не відбулося.

Обробка інформації, яка надається пасажиром для персоналізації здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про захист персональних даних» від 1 червня 2010 року. Відповідно до вимог вищезазначеного закону пасажир повинен дати поінформовану згоду на обробку компанією-перевізником своїх персональних даних. Надання достовірної інформації є особливою послугою, метою якої є значний вплив на якість сервісу з точки зору безпеки і комфорту при здійсненні авіаперевезення [55, с.987].

Оскільки в даний час шалених обертів набуває розвиток інтернет-комунікацій та інших подібних технологій, стало можливо дистанційно забронювати та оплатити квитки. Перевізники та посередники, що продають квитки дистанційно, беруть на себе обов'язок гарантувати процеси комп'ютерного збору і обробки персональних даних від несанкціонованого доступу третіх осіб [42, с.200]. Електронний квиток має такі ж реквізити та складові частини як і паперовий варіант, і посвідчує договір повітряного перевезення нарівні із останнім.

У випадку відсутності відповідного зв'язку з пасажиром, що належним чином зафіксовано, відсутність інформування пасажирів щодо зміни у повітряних перевезеннях покладається на останнього [38, с.82].

Варто зауважити, що у відповідності до чинного законодавства України кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ними організаціями чи особами (агентами) [37, с.50].

Оскільки договір перевезення пасажирів є консенсуальним, придбання квитка є завершальним етапом укладення договору. Пасажирський квиток є підтвердженням укладення договору про перевезення повітряним транспортом та відображають його умови. На дійсність договору не впливає помилка в оформленні, відсутність або втрата квитка та багажної квитанції. Шляхом проведення ідентифікації ці документи можуть бути відновлені [43, с.90]. Квиток надає право пасажирові на переліт відповідним рейсом (рейсами) та зобов'язує перевізника здійснити відповідне перевезення пасажирів та його багажу, а також надати інші послуги, пов'язані з перевезенням відповідно до його умов.

Особа не має права на переліт рейсом, а перевізник або особа, уповноважена перевізником, має право визнати квиток недійсним, якщо:

- особа пред'явить пошкоджений квиток або квиток, до якого було внесено зміни не перевізником або його уповноваженим агентом з продажу;
- встановлено, що квиток придбано за фальшивою/краденою або недійсною платіжною карткою (кредитною карткою);
- особа не надасть квиток, який містить польотний купон на відповідний рейс, усі інші невикористані польотні купони, а також пасажирські купони [13].

Квитки, що визнані недійсними з вини перевізника, за потреби пасажирів в перевезенні підлягають переоформленню. Квитки, визнані недійсними з причини, яка не залежить від перевізника, підлягають вилученню без переоформлення [21]. У цих випадках перевізником або особою, що представляє його інтереси, складається акт, копія якого надається пасажирові.

Особа, яка виявлена на борту повітряного судна без квитка або з квитком, який перевізник визнав недійсним, підлягає висадці з літака [27]. Про виявлення на борту пасажирів без квитків складається відповідний акт та повідомляється підрозділ уповноваженого органу з питань цивільної авіації, до компетенції якого належить здійснення контролю за забезпеченням авіаційної безпеки.

У ході укладення і виконання договору перевезення повітряним транспортом, відбувається складний інформаційний обмін між його учасниками, який можна умовно розділити на декілька етапів. На сам перед попереднім етапом укладання договору є етап підготовки до реєстрації, а завершальним – момент посадки і висадки пасажира. Інформаційне забезпечення сторін договору, як зазначає у своїй науковій статі Л. В. Мамчук займає особливе значення та є складовою визначення реалізації взаємовідносин сторін [69, с.27]. Ненадання необхідної чи надання недостовірної інформації під час укладання договору повітряного перевезення є перешкодою для його виконання та підставою для припинення. У випадку причинного заподіяння шкоди пасажирові або/чи його багажу, він може пред'явити претензії до перевізника щодо виконання ним договору.

Водночас із проведенням ідентифікації пасажира здійснюється оформлення його багажу. В свою чергу місцям багажу присвоюється цифрово-буквені ідентифікатори, які повинні співпадати із шифром посадочного талону. Код ідентифікатора при посадці відскановується та відкриває доступ службовцям аеропорту до бази даних та інформації про політ конкретного пасажира [68, с.89].

Значна увага повітряних перевезеннях приділяється безпеці польоту. Відповідно до цього, пасажир, що пройшов реєстрацію, переміщується в зону контролю, де проходить через металодетектори, а його ручна поклажа доглядається засобами променевого контролю. У випадку негативного результату контрольних заходів, може бути застосований особистий огляд чи огляд ручної поклажі. При потребі, можуть також застосовуватися інші процедури – карантинні, а у міжнародному рейсі – також митне оформлення пасажира, в ході яких пасажир повинен надавати інформацію на підтвердження відповідності вимогам, що до нього висуваються [53, с.102]. Прикладом може бути подання міжнародного паспорта, пред'явлення візи тощо.

Для визначення обсягів відповідальності перевізника перед пасажиром використовуються положення відповідних міжнародних конвенцій.

### **3.2. Цивільно-правова відповідальність сторін за договором повітряного перевезення**

Цивільно-правова відповідальність застосовується за порушення зобов'язань сторонами договору повітряного перевезення. Підстави і випадки застосування цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регламентується ЦК України, Законом України « Про транспорт» та іншими законами, транспортними кодексами і статутами, а також відомчими актами Міністерства інфраструктури України.

Потрібно звернути увагу на те, що в ЦК України відсутня пряма норма що стосується відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів. Така норма є бланкетною, що за своєю природою відсилає до спеціального законодавства.

Законодавство України не має єдиного підходу щодо визначення цивільно-правової відповідальності, а також відсутній основний підхід розуміння її сутності. Таку правову позицію підтримує ряд вчених-цивілістів, а саме: А. Б. Гриняк, Є. О. Мічурін, Р. Б. Шишкін. Також, існують певні протиріччя в розумінні підстав цивільно-правової відповідальності, і договірної зокрема. Фактичною підставою цивільно-правової відповідальності є протиправна поведінка особи (правопорушення як юридичний факт), а передумовою є присутність такої правової норми, закріпленої в нормативно – правових актах та договорах [71, с.120].

Метою цивільно-правової відповідальності є відновлення порушених майнових прав кредитора, а розмір відповідальності повинен відповідати розміру завданих збитків. Але, разом з цим, цивільно-правова відповідальність за порушення зобов'язань на транспорті має свої особливості, оскільки її правове регулювання здійснюється не тільки цивільним, а також і спеціальним законодавством, яке враховує специфіку діяльності транспортної галузі [72, с.14].

Сторони договору повітряного перевезення за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків за договором або тих, що впливають з

факту укладення договору несуть матеріальну відповідальність [73, с.49]. Відповідно пасажир несе відповідальність за будь-яку шкоду, завдану авіаперевіснику або особам, перед якими авіаперевізник несе відповідальність.

Наслідком такого є:

- порушення, невиконання або неналежне виконання правил польотів і перевезення;
- неповідомлення перевізнику інформації або повідомлення неправдивої інформації про свій багаж [74].

Відповідальність за договором перевезення повітряним транспортом має свої особливості в правовому регулюванні. Така особливість зумовлена насамперед наявністю спеціального національного законодавства, а саме: ПК України та Правил повітряних перевезень пасажирів та багажу. Також варто зазначити що міжнародні акти, які регулюють міжнародні перевезення та закріплюють безпеку авіаційних перевезень надають значний вплив для становлення галузі повітряних перевезень [75].

Згідно з нормами ЦК України перевізник відповідає за зберігання багажу з моменту прийняття його до перевезення й до видачі одержувачу, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження багажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунути, що стали не з його вини. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу в розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини [76].

Пасажир самостійно несе відповідальність за отримання всіх потрібних документів: віз, дозволів, тощо. В свою чергу перевізник, відповідно до правил повітряних перевезень, не нестиме відповідальність перед пасажиром за наслідок того, що пасажир не одержить такі документи чи не виконає такі застосовані закони [77, с. 428].

Вантажовідправник несе відповідальність за будь-яку шкоду, завдану авіаперевіснику або особам, перед якими авіаперевізник несе відповідальність.

Наслідком такого відповідно до п. 1 та п 2 ст. 10, п. 1 ст. 16 Монреальської конвенції є:

- порушення, невиконання або неналежне виконання правил польотів і перевезення;
- неправильності, неточності, неповноти або неповідомлення перевізнику інформації про вантаж, неналежне пакування та маркування;
- відсутності або недостатності, неправильності оформлення митних та інших супровідних документів, якщо це призвело до затримки в перевезенні та додаткових витрат для перевізника [14].

Відповідальність авіаперевізника за договором повітряного перевезення окрім вищезгаданих нормативних актів регулюється Законом України «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» від 10 січня 2002 року. Відповідальність перевізника за шкоду спричинену каліцтвом, іншими пошкодженнями здоров'я або смертю пасажирів, визначається згідно з нормами глави 82 ЦК України «Відшкодування шкоди», якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

Авіаперевізнак несе відповідальність за шкоду внаслідок:

- загибелі або тілесного ушкодження пасажирів (п.1 ст. 17 Монреальської конвенції);
- знищення, втрати або пошкодження багажу та вантажу (п. 2 ст. 17 та п. 1 ст. 18 Монреальської конвенції);
- затримка в повітряному перевезенні пасажирів, багажу або вантажу (ст. 19 Монреальської конвенції);
- неправильності, неточності, неповноти відомостей, що внесені або від його імені у багажну квитанцію або квитанцію на вантаж (п.3 ст. 10 Монреальської конвенції).

У випадку настання непереборної сили, перевізнак звільняється від відповідальності за порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення. Перевізнак відповідно до норм цивільного законодавства повинен

усунути несправності транспортного засобу, які не залежали від нього та загрожували життю або здоров'ю пасажирів [76].

Перш за все, у разі скасування рейсів авіаперевізник, повинен надавати пасажирам на їх запит пояснення щодо підстав скасування рейсу. При цьому авіаперевізник зобов'язаний запропонувати пасажирам відшкодування завданої шкоди. Відповідно до законодавства України авіаперевізник повинен протягом семи днів виплатити повну вартість квитка або компенсацію [72, с.17]. Перевізник звільняється від обов'язку виплатити пасажиру компенсації за скасування рейсу, якщо він у встановлені строки повідомив про таке скасування пасажира та вчинив необхідні заходи для забезпечення його перевезення, а саме:

- щонайменше за два тижні до запланованого часу відправлення;
- у період не більше ніж за два тижні і не менше ніж за сім днів до запланованого часу відправлення та запропонованого зміну маршруту, що дасть змогу вирушити з пункту відправлення не пізніше ніж за дві години до запланованого часу відправлення та прибути у кінцевий пункт призначення не пізніше ніж через чотири години після запланованого часу прибуття;
- менше ніж за сім днів до запланованого часу відправлення та запропоновано зміну маршруту, що дасть змогу вирушити з пункту відправлення не пізніше ніж за годину до запланованого часу відправлення та прибути у кінцевий пункт призначення не пізніше ніж через дві години після запланованого часу прибуття [13].

Згідно з положеннями Варшавської конвенції перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особа, від якої походять її права [78]. Перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі якого спричинили шкоду або сприяли її виникненню. Але, якщо вимогу про відшкодування у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями, яких зазнав пасажир, заявлено особою, іншою ніж пасажир,



перевізник так само повністю або частково звільняється від відповідальності настільки, настільки він доведе, що недбалість, інша неправомірна дія чи бездіяльність цього пасажира спричинили шкоду або якимось чином сприяли її виникненню [70, с.288].

Внаслідок затримки перевезення пасажира, строки якої не перевищили допустимі та були спричинені форс-мажорними обставинами, перевізник звільняється від відповідальності за затримку пасажира. Відповідно до цього авіаперевізник має право без повідомлення пасажира анулювати чи затримати рейс або анулювати раніше підтверджене бронювання [6, с.329].

Згідно з п.13.2 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, якщо у зв'язку з дією форс-мажорних обставин перевізник анулює рейс, то він зобов'язаний: перевезти пасажира до місця призначення своїм наступним рейсом, на якому є вільне місце у сплаченому пасажиром класі обслуговуванням, або перевезти пасажира до місця призначення за іншим маршрутом своїми рейсами, або рейсами іншого перевізника, або наземним транспортом, або повернути пасажиру витрачену суму.

Заслуговує на увагу те, що міжнародне право досить ретельно регламентує матеріальну відповідальність сторін договору міжнародного повітряного перевезення за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків за договором або тих, що випливають із факту укладення договору. Міжнародне право регулює відповідальність за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення, що зумовлюється постійним збільшенням їх обсягів, і, як наслідок, зростанням числа шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих від авіаперевезень як джерела підвищеної небезпеки [79, с.124].

В міжнародній та національній практиці розрізняють два види цивільно-правової відповідальності: договірну та деліктну. Це розділення є вкрає необхідним так як, одна і та ж дія або бездіяльність, може являти собою порушення як договірних, так і позадоговірних зобов'язань. Відповідальність за заподіяну шкоду внаслідок міжнародного повітряного перевезення пасажирів

регулюється значною мірою Варшавською конвенцією, яка підпорядкувала всі позови, незалежно від їх підстави, єдиними правилами [80].

У випадку смерті або тілесного ушкодження пасажирів, а також у разі знищення, втрати чи пошкодження багажу та вантажу, відповідно до Варшавської конвенції відповідальність за шкоду несе перевізник. Якщо відповідальність виникла з вини авіаперевізника, і доведено його халатність, то така відповідальність лежить на ньому [81, с.22]. Однак, якщо перевізник доведе, що ним були вжиті всі заходи для уникнення шкоди або що їх неможливо було зробити, він звільняється від відповідальності.

9 жовтня 1998 року під час засідання Європейського союзу був прийнятий Регламент 2027/97 «Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів та багажу». Даний регламент передбачав відповідальність авіаперевізника за шкоду, внаслідок якої настала смерть, поранення чи інші тілесні ушкодження. Відповідальність перевізника не повинна підлягати ніяким фінансовим обмеженням [76].

У разі якщо договір перевезення повітряним транспортом не підпадає під дію міжнародних угод, відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну при повітряному перевезенні визначається за загальними правилами позадоговірної відповідальності. Якщо законом або договором перевезення передбачена підвищена відповідальність перевізника то застосовуються норми конвенцій [82].

Однак здійснення повітряних перевезень можливе не лише власним транспортом, але з використанням повітряних суден на підставі договору оренди, лізингу або фрахтування. В даному випадку, якщо відбувається авіаційна подія із заподіянням йому шкоди, виникає проблема визначення особи, в обов'язок якого входить відшкодування[40, с.45].

Законодавство України передбачає, що якщо авіаційна подія викликана обставинами, відповідальність за які несе продавець, то при здійсненні лізингу лізингоодержувач має право пред'являти безпосередньо до цього продавця вимоги до якості і комплектності устаткування. Всі інші питання розподілу

відповідальності лізингодавця і лізингоодержувача регулюються відповідно до загальних норм про договір оренди, який закріплений в нормах ЦК України .

Відповідальність за договором повітряного чартеру залишається під контролем фрахтувальника, він відповідає за технічну експлуатацію повітряного судна та несе відповідальність за несприятливі наслідки авіаційної події, які виникли із його вини [83].

В українській практиці виникають випадки застосування положень Варшавської конвенції, а також внутрішнього права іноземних держав для вирішення спорів, що стосуються визначення розміру відповідальності авіаперевізника [60, с.405]. Однак чітка і несуперечлива судова практика з різних питань відповідальності авіаперевізника та інших осіб за шкоду, заподіяну в результаті авіаційних подій, в Україні в даний час ще не склалася [2, с.45].

Окрім, вищезазначених конвенцій, відповідальність перевізника за договором перевезення повітряним транспортом регламентують і інші міжнародні угоди, а саме: Монреальська угода 1966 р., угода Міжнародної організації повітряного транспорту (IATA) [84].

Аналізуючи норми Варшавської та Монреальської конвенції що стосуються відповідальності авіаперевізника, можна зробити висновок, що вони значно відрізняються від загальних норм ЦК України. Відповідно до ч. 2 ст. 10 ЦК України та ч. 2 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України» міжнародні договори мають пріоритет над останніми. Хоча питання відповідальності достатньо чітко врегульоване положеннями ратифікованих Україною міжнародних конвенцій та договорів, на національному рівні потрібно привести норми цивільного законодавства до положень вищезазначених міжнародних нормативно–правових актів [85].

Оскільки Монреальська конвенція стала результатом кодифікації правил міжнародних повітряних перевезень з урахуванням норм Варшавської системи, тому певним чином модернізувала режим відповідальності авіаперевізника, збільшивши її ліміти та закріпивши принцип презумпції вини авіаперевізника.

Відповідно до норм та принципів національного та міжнародного права, треті особи за договором повітряного перевезення мають також право на відшкодування шкоди, яка як правило покладається на експлуатанта повітряного судна [86].

На міжнародному рівні інтереси третіх осіб у повітряному праві захищаються Конвенцією про шкоду заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, окрім цього на міжнародній конференції у Монреалі 2 травня 2009 р. під керівництвом ІКАО були прийняті ще дві конвенції, які стосуються відповідальності за договором повітряного перевезення: «Конвенція про загальні ризики» та «Конвенція про відшкодування шкоди третім особам, заподіяної внаслідок актів незаконного втручання за участю повітряних суден». Зазначені конвенції спрямовані на забезпечення правового захисту інтересів третіх осіб [7].

Перш за все, Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. встановлює результати авіаційних подій внаслідок яких заподіяна шкода. До таких випадків відносяться:

1. заподіяння тілесних ушкоджень із смертельним результатом або серйозним тілесним ушкодженням, результатом якого є знаходження на повітряному судні, контакту з будь-якими його частинами, вибуху (за винятком випадків заподіяння шкоди пасажиру їм самим або іншим пасажиром, а також за винятком випадків заподіяння шкоди безквитковим пасажиром);

2. заподіяння шкоди повітряному судну у вигляді ушкоджень або руйнування конструкції, в результаті яких порушується міцність конструкції, погіршуються технічні або льотні характеристики повітряного судна;

3. пропажа повітряного судна або знаходження його в такому місці де доступ до нього неможливий [25, с.473].

Ст. 33 Монреальської конвенції визначає що позов про відповідальність повинен бути поданий за вибором позивача на території однієї з держав-сторін або до суду за місцем знаходження перевізника, або за місцем його основної діяльності, через яке був укладений договір або до суду місця призначення

перевезення. Право на відшкодування шкоди втрачається, якщо позов про відповідальність не подано протягом двох років з дати прибуття за призначенням або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути, чи з дати зупинки перевезення [56, 93].

Ст. 17 Варшавської конвенції встановлює відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну пасажиру в разі смерті, поранення або всякого іншого тілесного ушкодження в тому випадку, коли нещасний випадок, що заподіяв шкоду та стався на борту повітряного судна або під час операції при посадці та висадці пасажирів, багажу та вантажу. Окрім цього, перевізник відповідальний за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати та пошкодження зареєстрованого багажу або вантажу, якщо подія, яка завдала шкоди, стала під час повітряного перевезення. Згідно вищенаведеної конвенції відшкодовується лише шкода, заподіяна пасажиру, тобто особі яка уклала договір міжнародного повітряного перевезення. Шкода або збитки, завдані безквитковому пасажиру, відшкодовуються за загальними правилами цивільно-правової відповідальності з урахуванням колізійних норм відповідної держави [88].

Зазвичай перевізник відповідає за незбереження вантажу у розмірі фактично заподіяних збитків. До уваги не беруться упущена вигода та аналогічні збитки. Однак у транспортних правовідносинах щодо застосування відповідальності є певна особливість – принцип обмеження відповідальності перевізника, тобто розмір відшкодування не повинен перевищувати встановлених конвенцією меж [89].

Відповідальність у зобов'язаннях із перевезення має специфіку, що відрізняє її від звичайної відповідальності за порушення зобов'язань. Насамперед вона відноситься до випадків обмеженої відповідальності, яка звужує право на повне відшкодування збитків у порівнянні з загальним порядком. Тому, традиційною для транспортної сфери є наявність «обмеженої» відповідальності. Існує фактична відсутність відповідальності перевізника за порушення договору перевезення пасажирів.

Відповідно до ч.2 ст. 924 ЦК України обмежена відповідальність перевізника полягає у тому, що перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. Авіаперевізники несуть обмежену відповідальність незважаючи на те, що це практично неможливо довести (наприклад, кількість втраченого багажу).

Відповідно до статі 20 Варшавської конвенції та п. 22.3 Правил, перевізник не відповідає за шкоду, заподіяну у результаті затримки, якщо доведе, що ним та його службовцями і його агентами були вжиті усі необхідні заходи для того, щоб уникнути шкоди, або, що такі заходи неможливо було вжити у зв'язку форс-мажорними обставинами [90].

У випадку невиконання або неналежного виконання договору перевізником факт порушення договору має бути належним чином зафіксований.

Не менш важливу роль у цивільно-правовій відповідальності відіграє страхування, що є основною умовою перевезення пасажирів та вантажу. Це допоможе уникнути багатьох нюансів у разі виникнення непорозумінь між перевізником і пасажиром [80].

Потрібно відмітити, що 13 березня 2013 р. Єврокомісія анонсувала новий пакет заходів прав авіапасажирів. У цілому заходи, запропоновані Єврокомісією, є актуальними і відповідають тенденціям на ринку авіаперевезень, а також проблем, з якими стикаються пасажирів.

28 листопада 2012 р. в Україні було затверджено нові правила перевезення пасажирів, які фактично є імплементацією норм Монреальської конвенції про уніфікацією деяких правил міжнародних повітряних перевезень, а також Загальних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови в посадці та скасування або тривалої затримки рейсів, Правил (ЄС) № 261/2004. Однак, якщо врахувати запропоновані Єврокомісією зміни, то нещодавно прийняті Україною правила вже не відповідають вимогам часу [91]. Проте з підписанням Україною угоди з ЄС про спільний авіаційний простір зазначені

норми ЄС у питаннях захисту прав пасажирів стануть частиною українського законодавства [88].

У цивільному праві за загальним правилом особа, яка завдала шкоди, звільняється від її відшкодування, якщо вона доведе, що шкоду завдано не з її вини. Але перевізник завдає майнову шкоду не із своєї вини, частіше така шкода має випадковий характер. Тому, досліджено аспекти відповідальності особи за винне і за випадкове заподіяння шкоди можна підтримати позицію І. О. Безлюдько про те, що тільки вина у вигляді умислу або необережності створює підставу для відповідальності за завдану майнову шкоду, тоді як випадок – це та обставина, результат якої не можна передбачити і запобігти [16, с.343].

Аналіз законодавчої бази, а саме транспортних статутів, кодексів, Правил перевезення пасажирів, свідчать про відсутність в законодавстві єдиних підходів до регулювання цивільно-правової відповідальності при перевезенні пасажирів різними видами транспорту. На даному етапі правове регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення, на думку ряду авторів, потребує вдосконалення, більш детальної регламентації [92, с.467]. Національне законодавство має гармонійно поєднуватися з міжнародним і відображати сучасні тенденції та сприяти прогресивному розвитку цивільної авіації.

### **Висновки до третього розділу**

Наприкінці 2015 року авіаційний транспорт опинився у важкому стані. На тлі складної політико-економічної ситуації відбувається стабільне падіння попиту на авіаційні перевезення.

Для забезпечення належного виконання договору повітряного перевезення необхідно здійснювати послідовні і взаємопов'язані дії, що обумовлені у договорі перевезення або транспортній накладній.

О. В. Столярський та Р. Ш. Юсупов, у своїх наукових працях зазначали, що «при здійсненні зобов'язань з перевезення можуть виникати також інші

зобов'язання, пов'язані з транспортними послугами» [39, с.71]. Це вказує на те, що похідний характер таких зобов'язань не знищує їх самостійного юридичного значення.

Інформаційне забезпечення сторін договору, як зазначає у своїй науковій статі Л. В. Мамчук займає особливе значення та є складовою визначення реалізації взаємовідносин сторін. Ненадання необхідної чи надання недостовірної інформації під час укладання договору повітряного перевезення є перешкодою для його виконання та підставою для припинення. У випадку причинного заподіяння шкоди пасажирові або/чи його багажу, він може пред'явити претензії до перевізника щодо виконання ним договору.

Законодавство України не має єдиного підходу щодо визначення цивільно-правової відповідальності, а також відсутній основний підхід розуміння її сутності. Також, існують певні протиріччя в розумінні підстав цивільно-правової відповідальності, і договірної зокрема.

Варто зазначити, що у ЦК України відсутня пряма норма що стосується відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів. Така норма є бланкетною, що за своєю природою відсилає до спеціального законодавства. Також, існують певні протиріччя в розумінні підстав цивільно-правової відповідальності, і договірної зокрема. Прикладом є визнання підстав договірної цивільно-правової відповідальності саме протиправної поведінки особи, а передумовою є присутність такої правової норми, закріпленої в нормативно – правових актах та договорах. Цивільно-правова відповідальність за порушення зобов'язань на транспорті має свої особливості, оскільки її правове регулювання здійснюється не тільки цивільним, а також і спеціальним законодавством, яке враховує специфіку діяльності транспортної галузі

Аналіз законодавчої бази, а саме транспортних статутів, кодексів, Правил перевезення пасажирів, свідчать про відсутність в законодавстві єдиних підходів до регулювання цивільно-правової відповідальності при перевезенні пасажирів різними видами транспорту. На даному етапі правове регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення, на думку



ряду авторів, потребує вдосконалення, більш детальної регламентації. Національне законодавство має гармонійно поєднуватися з міжнародним і відображати сучасні тенденції та сприяти прогресивному розвитку цивільної авіації.

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 вповноважені не тільки вирішувати спори, але й здійснювати моніторинг за діяльністю авіакомпаній, у тому числі за дотриманням ними регламентів та інструкцій Європейської Агенції Цивільної Авіації. Це дозволяє оперативно захищати права пасажирів та впливати на подальшу політику забезпечення безпеки авіакомпаніями. Україні бракує такого механізму забезпечення прав пасажирів. Запровадження його дозволить «розгрузити» судові органи, прискорити процедуру захисту прав пасажирів та дисциплінувати авіаперевізників. Складна процедура розгляду скарг, оскільки закон передбачає спочатку претензійне вирішення спору, а потім судове, що затягує процедуру врегулювання спорів та суперечок на декілька місяців, а то й років. В даному випадку, як зазначає Горян Е. В. та Горян К. В., потрібно взяти до уваги досвід ЄС, який законодавчо закріпив процедуру захисту порушених прав пасажирів та встановлення меж відповідальності.

Аналізуючи норми Варшавської та Монреальської конвенції що стосуються відповідальності авіаперевізника, можна зробити висновок, що вони значно відрізняються від загальних норм ЦК України. В українській практиці виникають випадки застосування положень Варшавської конвенції, а також внутрішнього права іноземних держав для вирішення спорів, що стосуються визначення розміру відповідальності авіаперевізника. Однак чітка і несуперечлива судова практика з різних питань відповідальності авіаперевізника та інших осіб за шкоду, заподіяну в результаті авіаційних подій, в Україні в даний час ще не склалася.

## **Висновки та пропозиції**

Договору повітряного перевезення науковці приділяють багато уваги. Однак більшість вчених вважають, що в сучасних умовах не доцільно вести мову про один-єдиний договір перевезення. Варто більш точно говорити про систему договорів, що опосередковують перевезення пасажирів, багажу та вантажу.

До джерел регулювання договору перевезення повітряним транспортом відносяться - загальні джерела, до яких належать чинне національне законодавство, зокрема ЦК України і ГК України, міжнародні нормативні акти, двосторонні міжнародні угоди про повітряне сполучення, і спеціальні – ПК України. Також українське законодавство, поповнило нормативну базу Наказом Міністерства інфраструктури України про затвердження Правил повітряного перевезень пасажирів і багажу, яким визначено загальні умови повітряного перевезення, суть і значення авіаційної накладної, відповідальність перевізника та інші загальні правила повітряних перевезень.

Вагомим внеском у правовому регулюванні договору перевезення повітряним транспортом було прийняття Монреальської Конвенції, яка підвищила рівень безпеки польотів в Україні, та стимулювала заходи з боку авіаперевізників для уникнення тілесних та матеріальних пошкоджень пасажирів та їх багажу. Фактично підвищився захист з боку держави найвищої цінності людства - життя людини.

Закон України « Про міжнародне приватне право» на сьогодні є єдиним нормативно-правовим актом на території України, де уніфіковані колізійні норми в різних сферах приватноправових відносин. Тому, враховуючи значення міжнародних перевезень, на думку науковців потрібно внести зміни до законодавства України. А саме: доповнити Розділ VI «Колізійні норми щодо договірних зобов'язань» закону України «Про міжнародне приватне право» окремою статтею, присвяченою колізійним прив'язкам щодо договору міжнародного перевезення вантажів, пасажирів та їх багажу. Це сприятиме

уніфікації норм національного законодавства України в сфері транспортних відносин з іноземним елементом.

Наявний масив законодавчих норм, що регулюють внутрішні перевезення повітряним транспортом, потребують усунення протиріч та заповнення прогалин у правовому регулюванні. Так, як роль законодавчого процесу як механізму державного регулювання постійно зростає. Триває процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійно удосконалювати нормативно-правове поле як на рівні міждержавних відносин, так і на національному рівні.

Враховуючи те, що в ПК України не закріплено визначення договору перевезення повітряним транспортом, а в ЦК України дається лише загальне визначення договору, нормативно-правове закріплення потребує вдосконалення. Більш точніша та детальніша регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних перевезень, основним з яких є ПК України. Доцільно закріпити у ПК України не тільки визначення договору чартеру (фрахтування повітряного судна), а й визначення договору повітряного перевезення вантажу та договору повітряного перевезення пасажирів.

Договір повітряного перевезення може бути як двостороннім, так і тристороннім (в окремих випадках перевезення вантажу, третьою стороною у формі приєднання виступає вантажоодержувач).

Монреальська конвенція визначає чинність договору повітряного перевезення незалежно від форми його закріплення (усної чи письмової). Якщо б договір повітряного перевезення розглядався Конвенцією як формальний письмовий договір, недотримання такої письмової форми договору призвело б до його недійсності. Але в п.5 ст. 3, ст. 9 Монреальської конвенції 1999 р. закріплене абсолютно протилежне. Договір, щодо якого право не вимагає письмової форми, слід вважати усним договором, а не письмовим, і недотримання вимог щодо оформлення не впливає на його чинність. Хоча і

склалася колізія між національним та міжнародним законодавством, так як в українському законодавстві всі договори перевезення вантажу визначені як письмові, а в міжнародному праві договір міжнародного повітряного перевезення фактично є усним.

На відмінно від договору повітряного перевезення вантажу, який є реальним, договір повітряного перевезення пасажирів є консенсуальним публічним договором. Слід погодитися із цією думкою, адже договір вважається укладеним з моменту досягнення згоди між сторонами, що посвідчується видачею пасажирів квитка та багажної квитанції. Однак це не стосується перевезення багажу який є реальний, хоча і потребує законодавчого закріплення. Тому, з метою забезпечення однозначності правового регулювання та єдиної теоретичної думки щодо визнання договору перевезення вантажу реальним, є доцільним доповнити ст. 909 ЦК України у якій закріпити визначення договору про надання транспортного засобу, що укладається шляхом подання заявки відправником і прийняття її перевізником.

Досить детально описано права та обов'язки перевізника та пасажирів у Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу. Але і в цьому випадку має місце певне нівелювання позитиву, зумовлене тим, що це рівень підзаконних нормативно-правових актів, які можуть бути відмінені, що не сприяє захисту прав пасажирів, та не сприяє урегульованості правовідносин з перевезення пасажирів. З метою захисту прав пасажирів як «слабкої» сторони договору, мають бути закріплені імперативні засоби разом із механізмом їх реалізації, у тому числі на рівні ЦК України та спеціальних законів.

У договорі перевезення пасажирів повітряним транспортом потрібно нормативно закріпити та розширити вимоги щодо спеціальної правосуб'єктності авіаперевізника. Відповідно до нормативів безпеки авіаперевезень закріплених в актах національного та міжнародного законодавства, необхідно вжити заходи для здійснення безпечного перевезення пасажирів до місця їх призначення.

Проведена систематизація джерел регулювання повітряних перевезень, що дозволяє простежити тенденції зближення національного і міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень. Тому надано увагу уніфікації норм національного законодавства і міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення.

На основі такого аналізу виявлено кілька тенденцій розвитку правового регулювання у сфері повітряних перевезень, зокрема, поглиблення співпраці заради інтеграції України у Європейське і світове співтовариство у галузі правового регулювання повітряних перевезень, приведення у відповідність норм міжнародних багатосторонніх конвенцій і норм чинного законодавства України стосовно меж відповідальності перевізника

Незважаючи на достатньо «прогресивні» норми українського законодавства, що втілює міжнародні стандарти надання послуг з перевезення, можливість притягнення українського перевізника до відповідальності є вкрай низькою. Причин для цього достатньо. Насамперед, це необізнаність пасажирів про свої права та неможливість отримати правдиву та чітку інформацію від перевізника, зокрема, про дійсні причини затримки чи скасування рейсу.

Варто зазначити, що у ЦК України відсутня пряма норма що стосується відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів. Така норма є бланкетною, що за своєю природою відсилає до спеціального законодавства.

На даному етапі правове регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення, потребує вдосконалення, більш детальної регламентації. Національне законодавство має гармонійно поєднуватися з міжнародним і відображати сучасні тенденції та сприяти прогресивному розвитку цивільної авіації.

Тому, в українське законодавство необхідно внести положення про сувору відповідальність перевізника за порушення обов'язку інформувати пасажирів про дійсні причини скасування чи затримки рейсу та про їх права, у тому числі про право на матеріальне забезпечення та компенсацію у випадку скасування чи затримки рейсу.

### Список використаних джерел

1. Юсупов Р. Ш. Сучасні тенденції нормативного регулювання перевезення пасажирів повітряним транспортом в Україні в контексті приватного права / Р. Ш. Юсупов // Вісник національного авіаційного університету . – 2015. – С. 546 – 551.
2. Артемюк Л. Г. Особливості договору перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом / Л. Г. Артемюк // Право України. – 2012. - № 2 – С. 41 – 45.
3. Оніщенко О. В. Договір повітряного перевезення: деякі цивільно-правові аспекти / О. В. Оніщенко // Юридичний вісник. – 2011. - № 4 (13) – С. 75-81.
4. Білоусов В. М. Проблеми правового регулювання повітряних перевезень пасажирів та багажу в Україні / В. М. Білоусов // Юридичний вісник. – 2012. - №3 ( 24) – С. 5 – 9.
5. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994р. // Відомості Верховної Ради України від 28 грудня 2015 р.[Електронний ресурс] Режим доступу до джерела : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
6. Луць В. В. Законодавство України про договори: сучасний стан і перспективи розвитку : навч. пос./ В. В. Луць . – Київ: Освіта, 2011. – 578с.
7. Шульженко Ф. П. Транспортне право / Ф. П. Шульженко, О. О. Гайдулін, Р. С. Кундрик // [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://chitalka.net.ua/zmist/178.html> .
8. Харитонов Є. О. Правове регулювання перевезень в Україні: навч. пос. / Є. О. Харитонов, О.І. Харитонova, О.Г. Сафончик . – Харків: Освіта, 2006. – 250 с.
9. Бугайко Д. О. Сучасні проблеми гармонізації законодавства України про повітряний транспорт з нормами міжнародного та європейського права / Д. О. Бугайко // Економіка та держава. – 2011. - №1 – С. 126 – 129.

10. Шапенко Л. Р. Державні програми повітряного перевезення / Л. Р. Шапенко // Юридична Україна. - 2016. – № 2 (11) С. 45-47.
11. Голубєва Н. Ю. Свобода договору як принцип цивільного права / Н. Ю. Голубєва // Право України. – 2012. - №2 – С. 36 – 40.
12. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 40-44, ред. від 30.09.2015 [Електронний ресурс]: законодавча база Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15/page> .
13. Правила повітряних перевезень вантажу: наказ Міністерства інфраструктури України № 728 від 30.11.2012р.// Офіційний вісник України від 25.01.2013. - № 4.
14. Конвенції 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. - 201с.
15. Зелениця В. А. Легальне визначення договору повітряного перевезення / В. Л. Зелениця // Юридичний вісник. – 2014. - № 3 – С.405- 408.
16. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом: визначення в законодавстві України / І. О. Безлюдько // Держава і право. 2011. - №24. – С. 342-346.
17. Білоусов В.М. Окремі елементи договору повітряного перевезення пасажирів, багажу та вантажу в Україні / В. М. Білоусов // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - №6 – С. 351 – 353.
18. Цірат Г. Джерела міжнародного приватного повітряного права / Г. Цірат // Юридична Україна. – 2012. - № 6 – С. 56 – 61.
19. Повітряний кодекс України // Закон, Кодекс від 19.05.2011 №48-49, ред. від 11.08.2013[Електронний ресурс]: законодавча база Верховної Ради України. – Режим доступу до джерела <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page>.

20. Дараганова Н. В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України / Н. В. Дараганова. – Київ: Прецедент, 2009. - 96 с.
21. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 №1535, ред. від 21 липня 2015р. [Електронний ресурс] . – Режим доступу до джерела: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-п>.
22. Про поштовий зв'язок: Закон України від 4 жовтня 2001р. // Відомості Верховної Ради України від 28 червня 2015 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2759-14>.
23. Мельник П. С. Особливості правового регулювання договору повітряного перевезення пошти / П. С. Мельник // Людина і право. – 2016 .- № 3 (56) - С. 6 - 8.
24. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. // Відомості Верховної Ради України від 28 грудня 2015 р. [ Електронний ресурс ]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/545-15>.
25. Чушенко І. М. Відповідальність сторін за невиконання ( неналежне виконання ) договору чартеру / І. М. Чушенко // Аеро. Повітряне і космічне право. – 2014.- №1 – С. 473 – 475.
26. Цірат Г. Міжнародне приватне повітряне право / Г. Цірат // Право України. – 2013. - № 7. – С. 98 – 114.
27. Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу та/або пошти повітряним транспортом: Проект Закону України [Електронний ресурс] . - Режим доступу до джерела: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/581/2011>.
28. Дараганова Н. В. Історико-правовий аналіз розвитку та формування галузі цивільної авіації України / Н. В. Дараганова // Право України. – 2011. - №8 – С. 316 – 323.



29. Транспортне право України: навч. пос. / [ М. Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька та ін. ]. – Київ: Вища школа, 2008. – 349с.
30. Цірат Г. В. Регулювання затримки рейсу за Монреальською конвенцією 1999 року та правилами перевезення пасажирів та багажу / Г. В. Цірат // Держава і право. – 2014. - №56. – С. 462 – 467.
31. IATA Effective 1 Jun 2008, paper tickets are eliminated from IATA BSPs and BSP travel agencies will only have access to e-ticket [Електронний ресурс] / IATA. – 2008. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>.
32. Access to Air Transport by Persons with Disabilities [Text] / ICAO. - Montreal : ICAO, 1999. - (iii), 8 p. - (ICAO Circular ; 274). // [Електронний ресурс] Режим доступу до ресурсу: [http://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/Falp7-2012/Report/FALP-7\\_Report\\_Ru.pdf](http://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/Falp7-2012/Report/FALP-7_Report_Ru.pdf).
33. Бугайко Д. О. Сучасні проблеми гармонізації законодавства України про повітряний транспорт з нормами міжнародного та європейського права / Д. О. Бугайко // Економіка та держава. – 2011. - №1 – С. 126 – 129.
34. Бортник Н.П. Договір перевезення пасажирів та багажу у міжнародному приватному праві / Н. П. Бортник // Вісник національного університету «Львівська політехніка». – 2014. - № 807. – С. 187 – 191.
35. Operation of Aircraft: Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation. P.1. International Commercial Air Transport - Aeroplanes [Text] / ICAO. - 7th ed.- July 1998. - Montreal : ICAO, 1998. - xix, 80 p. - (International Standards and Recommended Practices).
36. Старицька О. О. Правове регулювання договору міжнародного повітряного перевезення / О. О. Старицька // Юридичний вісник . – 2013. - № 4 (13). – С. 81 – 84.

37. Філіппов А. Особливості договору повітряного перевезення у сучасному міжнародному праві / А. Філіппов // Підприємництво, господарство і право. – 2015. - № 4 – С. 50 – 54.
38. Шереметьєва О. Деякі аспекти парадигми формування видів міжнародних повітряних правовідносин у сучасних умовах / О. Шереметьєва // Юридична Україна. – 2014. - № 3 – С. 77 – 82.
39. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. / О. В. Столярський. – Київ: Знання, 2012. – 318 с.
40. Гук А. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень / А. Гук // Юридичний журнал. №12.- 2011.- С. 45-50.
41. Раскалей М. О. Імплементация норм международного воздушного права у внутрішнє право держави : автореф. дис....канд. юрид. наук.: 12.00.11 / М. О. Раскалей Київський національний ун –ту ім. Т. Шевченка. - К., 2010. – 20с.
42. Беяневич О.В. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) / О.В. Беяневич. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 592 с.
43. Земскова О. І. Договір як основний регулятор перевезення небезпечних вантажів / О. І. Земскова // Вісник Запорізького національного університету. № 3. – 2015.- С. 89-99.
44. Speciale Raymond C/ Fundamentals of Aviation Law. Publisher: McGraw-Hill Companies, Inc., New York, NY 2006.- [Електронний ресурс] Режим доступу до ресурсу: <http://ebooks.narotama.ac.id/%20Aviation%20Law/.pdf>.
45. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень з іноземним елементом / І. С. Лукасевич-Крутник // Аеро. Повітряне і космічне право. №1. – 2015. – С. 356 – 359.
46. Луць В. В. Договірне право України : сучасний стан і тенденції розвитку / В. В. Луць // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2010.- № 2. – С. 52-55.

47. Ясечко С. В. Становлення поглядів щодо предмету правочину / С. В. Ясечко // Збірник наукових статей. – 2012. - № 1. – С. 170-176.
48. Самойленко Г. В. Становлення інституту договірної регуляції перевезення пасажирів / Г. В. Самойленко // Проблеми цивільного права та процесу : матеріали наук. - практ. конф., присвяченої пам'яті професора О. А. Пушкіна (30 травня 2015 р.). – Х., 2015. – С. 214–217.
49. Сумкін С. О. Повітряні перевезення, як окремий інститут цивільного права / С. О. Сумкін // Вісник Запорізького національного університету. № 3. – 2014. - С. 32-36.
50. Діковська І. Укладення договору повітряного перевезення / І. Діковська // Юридичний вісник. – 2010. - № 12 – С. 28 – 31.
51. Самойленко Г. В. Цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів як споживчого договору / Г. В. Самойленко // Вісник запорізького національного університету .- №3 – С. 58 - 65.
52. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? / Г. В. Самойленко // Вісник Запорізького національного університету – 2010. № 3. – С. 103-108.
53. Ясечко С. В. Проблема визначення предмету правочину / С. В. Ясечко // Право України – 2015. – № 1. – С. 99–107.
54. Самойленко Г. В. Поняття та сутність правовідносин з перевезення пасажирів / Г. В. Самойленко // Актуальні проблеми юридичної науки : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції «Дванадцяті осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 8–9 листопада 2013 р.) : у 4-част. – Ч. 2. – Хмельницький : Хмельницький університет управління та права, 2013. – С. 128–130.
55. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. – видання третє перероблене та доповнене. – Х. : ТОВ «Одісей», 2007. – 1200 с.
56. Луць А. В. Свобода договору у цивільному праві України: навч. пос. / А. В. Луць. – Київ: Освіта, 2010.- 160 с.

57. Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень ( Варшавська конвенція) від 12.10.1929р. // Закон України Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень» // Відомості Верховної Ради України. – 2008.- 11. – 142 с.
58. Грибнов В. П. Захист прав за договором перевезення / В. П. Грибнов // [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.twirpx.com/file/1740303/>
59. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03: захищено 23.09.2005/ Безлюдько Ірина Олександрівна // Київський національний університет ім. Тараса Шевченка . – Київ, 2005 . - 197 с.- С. 173-197.
60. Оніщенко О. В. Легальне визначення договору повітряного перевезення / О. В. Оніщенко // Юридичний вісник .- 2011.- № 3 – С. 405 – 407.
61. Боднар Т. В. Виконання договірних зобов'язань у цивільному праві / Т. В. Боднар. – Київ: Знання, 2012. -275 с.
62. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом / І. О. Безлюдько // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. – 2010. №2.- С. 7- 18.
63. Самойленко Г. В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів / Г.В. Самойленко // Право і суспільство. – 2016. - № 2 ( 3 ). - С. 72 – 77.
64. White Paper on European transport policy for 2011: time to decide. – [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf).
65. Горян Е. В., Горян К. В. Забезпечення прав пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень ( порівняльне законодавство України та ЄС) / Е. В. Горян, К. В. Горян // Часопис Академії адвокатури України. – 2011. - № 13 (4). – С. 4 -11.

66. Дараганова Н. В. Історичні передумови формування правового статусу працівників цивільної авіації України / Н.В. Дараганова // Підприємництво, господарство і право. – 2009. - № 3 – С. 15 – 19.
67. Energy and Transport in Europe. – [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/figures/trends\\_2030/1\\_pref\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/trends_2030/1_pref_en.pdf).
68. Самойленко Г. В. Особливості реалізації принципу свободи договору в договорі перевезення пасажирів / Г. В. Самойленко // Вісник Запорізького національного університету – 2011. № 2. – С. 84-89.
69. Мамчук Л. В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом / Л. В. Мамчук // Юридичний вісник.-2012 .- № 3 (24) – С. 27 – 31.
70. Транспортне право України: навч. посібник [Текст] / Е.Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич. – К.: Атіка, 2011. – 292с.
71. Абрикосов Д. С. Роль міжнародних норм в регулюванні відповідальності за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом / Д. С. Абрикосов // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Юридична освіта та юридична наука в Україні : витоки, сучасність, перспективи», (м. Запоріжжя, 16-17 жовтня 2014 р.). – С. 120-122.
72. Мануїлова К. В. Міжнародна уніфікація норм про відповідальність за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення / К. В. Мануїлова // Митна справа. – 2014. - № 6 (96). – С. 12 – 18.
73. Шереметьєва О. Відповідність законодавства України міжнародно-правовим нормам у сфері страхування пасажирів та членів екіпажу повітряного судна / О. Шереметьєва // Юридична Україна. – 2013.- № 10 – С. 46 – 71.
74. Конвенція про відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам, підписана у Монреалі 2 травня 2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/9919\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/9919_ru.pdf).

75. Конвенція про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписана у Римі 7 жовтня 1952 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/7364\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/7364_ru.pdf).
76. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 10 грудня 2002р. // Відомості Верховної Ради України від 18 жовтня 2012 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2920-14> .
77. Табачник Д. В. Повітряне право: навч. пос. / Д. В. Табачник , В. В. Костицький . - Дрогобич: Коло, 2011. - 550 с.
78. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Постанова Верховної Ради України від 20.02.03 №406-VII, ред. від 11.08.2013 [Електронний ресурс]: законодавча база Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/545-15>.
79. Шумська М. Л. Правове регулювання договору перевезення повітряним транспортом / М. Л. Шумська // Аеро. Повітряне і космічне право.- 2015.- № 1 – С. 123-126.
80. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України / О. Григоров // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://blogs.korrespondent.net/blog/users/3231532-vtrata-bahazhu-pry-aviaperevezenniakh-ta-mizhnarodno-pravovi-normy>.
81. Козирєва В. П. Відповідальність перевізника в авіації / В. П. Козирєва // Правовий тиждень № 3(89). – 2016. – С. 21-27.
82. Fennes René John International air cargo transport services / René John Fennes // [Електронний ресурс] Режим доступу до ресурсу: <http://www.tiaca.org/?page=AboutTIACA>.

83. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію ( Чиказька конвенція) від 7 грудня 1994р. [ Електронний ресурс ] Режим доступу до ресурсу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995%20038>.
84. Про захист персональних даних: Закон України від 01 червня 2010р. // Відомості Верховної Ради України від 01 січня 2017 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2297-17>.
85. Про міжнародні договори України : Закон України від 29 червня 2004р. // Відомості Верховної Ради України від 20 липня 2014 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1906-15>.
86. Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування: Постанова Верховної Ради України від 14.11.2012 № 1037, ред. від 18. 06. 14 [ Електронний ресурс ] : законодавча база Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1037-2012-п> .
87. Несімко О. Д. Особливості договору чартеру повітряного судна / О. Д. Несімко // Вісник національного університету «Львівська політехніка». – 2015. - № 824. – С. 101 - 104.
88. Державна авіаційна служба України Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2016 року [ Електронний ресурс ] / Державна авіаційна служба України . – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/11094.pdf>.
89. ECAC Code of Conduct for Computer Reservation Systems (CRS) [Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела: [https://www.ecac-ceac.org/documents/10189/40787/Code\\_of\\_Conduct\\_CRS-2000.pdf/f562f3fd-b3b7-4920-b359-99b74eb01223](https://www.ecac-ceac.org/documents/10189/40787/Code_of_Conduct_CRS-2000.pdf/f562f3fd-b3b7-4920-b359-99b74eb01223).
90. Regulation № 1107/2006, Official Journal L204, 26/07/06[Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела:

[http://www.airdolomiti.eu/uploads/ckeditor/attachments/12/Reg\\_1107\\_2006\\_ENG.pdf](http://www.airdolomiti.eu/uploads/ckeditor/attachments/12/Reg_1107_2006_ENG.pdf).

91. Аналіз рівня безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України за 2 півріччя 2016 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу до джерела: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/8466.pdf>.
92. Фрусевич О. В. Захист прав пасажирів у разі скасування або затримки рейсів / О. В. Фрусевич // Аеро. Повітряне і космічне право .- 2014.-№ 1 – С. 467-464.