

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ**

студентки 2 курсу, 10 мз
групи, спеціальності 293
«Міжнародне право»,
спеціалізації «Міжнародне
право»

Кримчук Яни Романівни

Науковий керівник
д.ю.н., доцент

Гончаренко Олена
Миколаївна

Гарант освітньої програми
д.ю.н., проф.

Мазаракі Наталія
Анатоліївна

Київ-2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ	
1.1 Поняття та види міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортм.....	6
1.2 Міжнародні договори про перевезення пасажирів повітряним транспортм.....	14
1.3. Правова природа договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортм.....	21
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВИЙ СТАТУС ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ УЧАСНИКІВ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ	
2.1. Права та обов'язки сторін договору міжнародного перевезення повітряним транспортм.....	34
2.2. Цивільно-правова відповідальність сторін за договором повітряного перевезення.....	42
2.3. Судова практика щодо невиконання або неналежного виконання договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортм ..	49
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	59
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	62

ВСТУП

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що в умовах процесів євроінтеграції, які відбуваються в Україні та інших державах європейського регіону, пандемії COVID-19, постійного наукового дослідження вимагають перевезення пасажирів повітряним транспортом та правова природа договорів, які забезпечують такі перевезення. Оскільки транспортна галузь стає все більш складною, традиційні підходи, орієнтовані на вузький спектр факторів, повинні бути замінені більш вдалими регулюванням та рішеннями, пов'язаними з універсалізацією послуг. З огляду на досить активну роль повітряного перевезення пасажирів у сучасному житті, існують проблеми регулювання цього питання на міжнародному рівні.

Договір перевезення повітряним транспортом являє собою правочин, за яким перевізник бере на себе зобов'язання щодо переміщення фізичної особи (пасажира) та одночасно зобов'язується, відповідно до правил перевезення, доставити за її вимогою і надані нею речі (ручну поклажу і багаж). Однак актуалізує вивчення цього різновиду договору пандемія в аспекті транснаціонального захисту прав споживачів та відповідальності сторін договору перевезення. У зв'язку з цим, визначені вище та окремо висвітлені питання у цій праці є незаперечними аргументами, що послугували остаточним вибором теми з огляду на актуальність.

Розробку цієї теми здійснювали науковці як в Україні так і за кордоном, до їх числа входять: В. М. Білоусов [32, 33], О.М. Гончаренко [39], Н.В. Дараганова [42], В.А. Зелениця [45], В.П. Козирєв [46], В.В. Луць [48], О.В. Оніщенко [52], Г.В. Самойленко [53], О.В. Столярський [56], С.О. Сумкін [57], О.І. Харитонов [61], Р.Ш. Юсупов [62].

Актуальність проблеми та її значення обумовили вибір теми, визначили мету та завдання дослідження.

Метою дослідження є визначення особливостей міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом на основі всебічного аналізу

системи міжнародних договорів, нормативно-правових актів різних країн та судової практики.

Для досягнення зазначеної мети є потреба вирішення таких **завдань**:

- Визначити поняття та види міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом.
- Розглянути міжнародні договори про перевезення пасажирів повітряним транспортом.
- Охарактеризувати правову природу договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом.
- З'ясувати права та обов'язки сторін договору міжнародного перевезення повітряним транспортом.
- Проаналізувати цивільно-правову відповідальність сторін за договором міжнародного повітряного перевезення.
- Розглянути судову практику щодо невиконання договорів міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Об'єкт дослідження - це суспільні відносини, які виникають під час міжнародних перевезень пасажирів.

Предметом дослідження є правове регулювання міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Методами дослідження стали діалектичний, порівняльно-правовий, історико-правовий, формально-логічний, системно-функціональний методи та інші методи. За для з'ясування змісту та видів міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом, правової природи приватного договору перевезення було використано діалектичний метод та формально-логічний (п. 1.1., 1.3.). Під час тлумачення положень міжнародних договорів ми звернулись до формально-логічного методу (п. 1.2.). Системно-функціональний метод було застосовано для з'ясування прав та обов'язків сторін, договору міжнародного перевезення повітряним транспортом, їх відповідальності та судової практики (п. 2.1., 2.2., 2.3.). Структурована

система використання методів і є запорукою об'єктивного та виваженого дослідження і всебічного аналізу цієї проблематики.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному аналізі основних проблем міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом; встановлення змісту договору повітряного перевезення пасажирів; компаративному аналізі міжнародних договорів та нормативно-правових актів різних держав, що стосуються правового регулювання повітряних перевезень; виявленні недоліків та розбіжностей законодавства щодо унормування процедури укладання договору перевезення пасажирів та відповідальності у цій сфері; наведенні пропозицій щодо удосконалення українського законодавства у сфері міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті: «Договір міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом», що опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне право: трансформація доктрини та практики: зб. наук. ст. студ. / відп. ред. Н. А. Мазаракі - Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун.-т, 2021. С. 73-78 ».

Практичне значення опрацьованих та проаналізованих матеріалів полягає в тому, що їх сутність у багатьох основних елементах доповнює наукові знання з історії розвитку та регулювання міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом. Зібраний та досліджений матеріал та узагальнення можуть бути використані для підготовки комплексних аналітичних праць та матеріалів з цієї проблематики.

Структура випускної кваліфікаційної роботи обумовлена метою і предметом дослідження та авторським підходом до розгляду обраної теми. Випускна кваліфікаційна робота складається із вступу, двох розділів, які включають в себе шість підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 70 сторінок, із яких основна частина роботи займає 63 сторінки. Список використаних джерел складається з 72 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1 Поняття та види міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом.

На сьогодні соціальне буття людини складно уявити без транспорту. На міжнародному та національному рівні використання та розвиток економічних ресурсів істотно залежить від застосування транспортного обслуговування.

Конституційне положення щодо економічної багатоманітності, яке закріплено у більшості сучасних конституційних актів держав, набуло свого розвитку і щодо транспортних перевезень, зокрема державами використовується різні види транспорту, такі як: автомобільний, морський, повітряний, трубопровідний, залізничний, тощо. У цій праці мова піде про міжнародні перевезення пасажирів саме повітряним транспортом.

Міжнародні перевезення пасажирів містять в собі різноманітні ознаки і особливості, пов'язані зі своєрідністю та винятковістю видів транспорту, що здійснюють перевезення, черговістю, систематичністю та цілеспрямованістю виконання перевезень, видами транспортної документації, що складається під час підписання договорів перевезення, порядком проходження прикордонних пунктів, завершенням перевезення у відповідній державі і деякими іншими аспектами.

Такі винятки та особливості нормативно регламентовані в міжнародних конвенціях і угодах, що дозволяють класифікувати та згрупувати міжнародні перевезення пасажирів за різними підставами.

Отже, враховуючи що, в залежності від виду транспорту, який здійснює перевезення пасажирів і багажу, міжнародні перевезення діляться на автомобільні, залізничні, повітряні, морські та річкові, характеристика вище перелічених видів транспортних засобів відображає істотні відмінності

між ними. Це не могло не вплинути на характер і умови перевезень, що здійснюються кожним з цих видів транспорту.

На внутрішньому нормативно-правовому, або ж як ще називають «національному» рівні не встановлено одного чіткого визначення поняття «міжнародні перевезення», але в деяких окремих нормативно-правових актах та міжнародних конвенціях ми можемо дуже часто зустріти визначення такого поняття як, міжнародні перевезення, що здійснюються за допомогою використання тим чи іншим різновидом транспорту. Якщо учасниками договору перевезення пасажирів будуть виступати дві держави або декілька вони будуть носити в собі поняття міжнародних. Вони реалізуються відповідно до умов, що установлені в підписаними цими державами міжнародними угодами або ж транспортними конвенціями.

Міжнародними вважаються перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами. Вони виконуються на умовах, що встановлені укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями) [36, с. 341].

Приклад. Відповідно до статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» в редакції від 23 лютого 2006 року міжнародним перевезенням визнається перевезення вантажів автомобільним транспортом з перетином державного кордону. Організацію міжнародних перевезень вантажів здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень (ст. 53 Закону) [12].

З метою регулювання міжнародних перевезень пасажирів, що здійснюються різними видами транспорту, для кожного приймаються відповідні конвенції та угоди. Наприклад, автомобільні перевезення пасажирів регулюються Конвенцією про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р. (далі- КАПП); залізничні - Міжнародною конвенцією про залізничні перевезення пасажирів і багажу (далі-МПК) 1970 р. (в даний час - КОТІФ) і Угодою про міжнародне пасажирське сполучення (далі - УМПС), повітряні - Конвенцією про

уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. (далі - Монреальська конвенція 1999), Варшавською конвенцією для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р. (далі- Варшавська конвенція), морські - Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 р., Афінською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р (далі- Афінська конвенція), річкові - Конвенцією про договір міжнародного перевезення пасажирів і багажу внутрішніми водними шляхами 1976 року (далі- КППВ).

Відповідно до Монреальської конвенції під поняттям «міжнародне перевезення» слід вважати будь-яке перевезення, під час якого, відповідно до погоджених умов сторін, наявне чітке місце відправлення рейсу й місце його прибуття незалежно від того, чи є пересадки або певний простій часу у перевезенні або перевантаженні, розміщені або на території двох держав-сторін, або на території однієї й тієї ж самої держави-сторони, однак обов'язковою умовою є те, що така зупинка має бути погодженою та передбачена на території іншої держави, навіть якщо вищевказана держава не є державою-сторonoю. Що стосується перевезень однією територією держави-сторони з одного пункту в інший без будь-якої зупинки, то в межах даної Конвенція таке перевезення не буде розглядатися, як міжнародне.

Отже, враховуючи зазначене вище, можна сформулювати таке визначення *міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом* – це переміщення пасажирів та багажу між двома і більше державами за допомогою авіаційного сполучення відповідно до положень міжнародних договорів та національного (внутрішнього) законодавства держав.

У різних конвенціях та угодах, які регулюють міжнародне перевезення пасажирів, закріплені відмінності та особливості перевезень відповідним видом транспорту. У них висвітленні спеціальні форми перевізних документів для певного виду транспорту, обумовлені початок і закінчення дії укладеного договору перевезення з пасажиром, зафіксовані поняття багажу і

його різновидів (наприклад, каютного багажу в морських перевезеннях, товаробагажу в залізничних перевезеннях), чітко встановлені межі відповідальності за договором перевезення, які для кожного виду транспорту свої, і визначено особливості регулювання у багатьох інших питаннях.

Так, якщо в Монреальській конвенції 1999 р. тільки називається індивідуальний перевізний документ пасажира, а в КАПП конкретизуються окремі параметри такого документа, наприклад назву та адресу перевізника, а також вказується на те, що договір підпадає під дію Конвенції, то УМПС визначає фактично всі основні дані, які повинен містити квиток пасажира, а саме:

- 1) найменування станції відправлення та призначення;
- 2) номер квитка, позначений друкарським способом;
- 3) маршрут;
- 4) клас вагона;
- 5) вартість проїзду;
- 6) термін придатності квитка;
- 7) дату видачі квитка;
- 8) найменування залізниці, що видала квиток.

Іншим прикладом можна проілюструвати різні підходи міжнародних договорів до повноти регламентації перевізного документа. Це також має відношення до визначення умов договору перевезення пасажира, особисто меж відповідальності за договором. Так, згідно з КППВ комплексна сума відшкодування, яка повинна бути виплачена перевізником у зв'язку з однією і тією же подією, не може перевищувати 200 тис. франків на одного потерпілого. Монреальська конвенція 1999 р. встановлює рубіж відшкодування щодо збитків, що сталися і спричинили загибель або фізичну (тілесну) шкоду пасажирові, в 100 тис. спеціального права запозичення. За Афіїнської конвенції 1974 року ця межа не може бути перевищена 700 тис. франків.

Щодо інших умов договору перевезення пасажирів аналогічна ситуація з розбіжністю їх параметрів.

У сфері надання транспортних послуг відбулося розгалуження на три типи послуг, а саме: 1) перевезення різноманітного вантажу; 2) перевезення пошти; 3) перевезення пасажирів та багажу. У цій роботі буде досліджено саме перевезення пасажирів та багажу.

Крім того, якщо проводити класифікацію повітряних перевезень відповідно до розташування пунктів відправлення і призначення, то вони бувають: внутрішніми (далі-ВПП) і міжнародні (далі - МПП).

ВПП – як вид повітряного перевезення, відповідно до якого пункт відправлення, пункт призначення та усі пункти посадок знаходяться на території однієї конкретної держави.

МПП – як вид повітряного перевезення, за яким пункти відправлення і призначення розташовані: на кордонах двох держав; або ж на кордонах однієї держави, якщо запланований пункт (пункти) посадки розташований на кордонах іншої держави.

У зв'язку з цим виникає питання про пріоритети: яким визначенням зобов'язані керуватися авіаперевізники при міжнародних авіаперевезеннях? У відповідь на це питання ми можемо стверджувати, що польоти над внутрішньою територією держави регулюються відповідно до національних законів, польоти ж над територією іноземної держави та відкритим морем – відповідно до двосторонніх і багатосторонніх договорів держав-учасниць.

Що стосується деяких із перелічених вище п'яти видів транспорту, за допомогою яких забезпечується міжнародне перевезення пасажирів, існує потреба у спеціальній регламентації експлуатації використовуваних ними шляхів сполучення. Тому є досить логічним виділити у цій підставі окрему групу міжнародного перевезення пасажирів автомобільним і повітряним транспортом. Здійснення такого виду перевезень дуже пов'язане із суворим дотриманням великої кількості спеціальних конвенцій та угод, що встановлюють вимоги до транспортних артерій і порядок їх використання.

Якщо брати на розгляд міжнародні автомобільні перевезення – то тут застосовується Конвенція про дорожній рух 1968 р. і Конвенція про дорожні знаки і сигнали 1968 р. Щодо безпосередньо міжнародних перевезень пасажирів повітряним транспортом, то регулювання та порядок використання повітряного простору регулюють: раніше Чиказька конвенція 1944 року та Угода про міжнародний повітряний транспорт 1944 року.

У залежності від різновиду перевізного документа міжнародні перевезення пасажирів можуть діляться на: перевезення, які здійснюються за індивідуальними, груповими перевізними документами або за якого-небудь іншого документу, що містить у собі записи інформації про пункти призначення та відправлення. Така систематизація дається в Монреальській конвенції 1999 р., в інших конвенціях виділяються вже дві групи міжнародних перевезень пасажирів такі як - перевезення по індивідуальному і по колективному квитку (КАПП, КППВ). Ці вищезазначені дві класифікаційні групи міжнародних перевезень пасажирів закріплюються і в Угоді про міжнародне пасажирське сполучення 2005 р.

Отже, що відмінною рисою характеристики квитка пасажирів є досить докладна регламентація змісту (основних даних) квитка і його структури.

Міжнародні перевезення пасажирів можуть бути також структуризовані залежно від об'єктів транспортування на перевезення пасажирів або ж перевезення пасажирів і багажу.

Перелічені групи мають суттєві відмінності, що стосуються порядку та умов транспортування, характеру договорів перевезення, що укладаються, оформлення перевізних документів, питань зобов'язання сторін. Зазначені відмінні риси зумовили регламентацію в міжнародних конвенціях і угодах за усіма видами транспорту, окремо перевезення пасажирів і перевезення багажу.

У конвенціях та угодах є спеціальні розділи (КАПП, УМПС, КППВ) або статті (Афінська конвенція 1974 р.), що регулюють роботу окремо перевезення пасажирів та перевезення багажу.

Що ж до перевезення багажу, то в міжнародних джерелах ґрунтовно, вичерпно та розгорнуто регулюються такі питання: предмети, що приймають для перевезення в якості багажу, їх вага із зазначенням максимальної ваги, порядок підготовки до такого перевезення (упаковка, оголошення цінності, маркування та ін.), порядок прийому і оформлення, строки дії договору видачі багажу, та питання відповідальності.

На сьогодні виділяються різновиди багажу. Так, УМПС окремо регулюється порядок перевезення товаробагажу, а вже Афінською конвенцією 1974 р. у нас з'являється так званий каютний багаж.

Велике практичне значення має поділ міжнародних перевезень в залежності від систематичності їх здійснення на регулярні та нерегулярні. Головною рисою регулярних перевезень визначено їх певну періодичність, яка майже постійно фіксується в розкладах руху певного виду транспорту. Вже іншою, але не менш важливою ознакою регулярних перевезень є чіткості позначення і незмінності маршрутів руху транспорту. Та, на кінець, ще однією важливою ознакою регулярності міжнародних перевезень є стабільність тарифів.

Такий поділ стосується лише автомобільного та повітряного транспорту. У міжнародних нормативних правових актах, що регламентують перевезення цими видами транспорту, знаходиться формулювання поняття «постійні перевезення» або переліки вимог, яким вони мають бути відповідні. Так, в Угоді про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами 1970 р. регулярне автобусне перевезення визначається як перевезення, що виконується згідно з опублікованими умовами договору, тарифу і розкладом руху автобусів на визначеній трасі із зазначенням місць (зупинок) посадки і висадки пасажирів.

Якщо говорити про саме міжнародне повітряне перевезення, то до регулярних Рада Міжнародної організації цивільної авіації (далі-ІКАО) відносить польоти, які або виконуються у відповідності до розкладу або вони є складовими автономної серії рейсів [69].

Окремо хотілось би висвітлити проблематику та основні аспекти міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом під час пандемії COVID-19.

Перш за все потрібно почати з того, що березень 2020 року дуже змінив наше життя, а особливо свободу пересування людства в цілому. Якщо вірити Міжнародній організації цивільної авіації, то міжнародні перевезення скоротилися на 85 %, що критично вплинуло на роботу авіаперевезень, які були змушені понести колосальні збитки у зв'язку з глобальною пандемією, яка сколихнула усе людство.

Виходячи з цього, цілком зрозуміло, що туристичний бізнес постраждав більше всього, попиту на нього зовсім не було, у зв'язку з суворими обмеженнями пандемії число туристів скоротилося на 20-30%, що суттєво вплинуло на авіакомпанії, особливо це стосується бюджетних компаній, таких як WizzAir, наприклад. Досліджуючи наукові роботи, дізналася, що для авіаперевізників політ з пункту А в пункт Б вважається рентабельним лише за умови, якщо салон буде завантажений не менш як на 72% пасажирів. А тому цей спалах пандемії відіграв визначальну роль у сфері діяльності авіакомпаній.

Слід зазначити, що у зв'язку із суворими обмеженнями щодо в'їзду та виїзду за кордон пасажирів, мало місце повернення великої кількості посадкових білетів. Однак потрібно зауважити, що кожна авіакомпанія має свої правила та особливості щодо відшкодування коштів за придбані квитки. Найчастіше процедура полягає в тому, що пасажир пише заявку, а авіакомпанія зобов'язується протягом 90 днів надати відповідь на цей лист.

Але є один момент, який впливає на питання відшкодування коштів за придбані квитки. Запобігання виникненню та поширенню корона вірусної хвороби, як юридичний факт, є форс-мажорною обставиною, а виходячи з цього, якщо звернути увагу на Монреальську конвенцію, авіаперевізник не зобов'язаний виплачувати компенсацію за можливості доведення того, що зашкодила йому виконати свої зобов'язання надзвичайна обставина.

Якщо підсумувати усе вказане вище, авіація має істотне значення для туризму та міжнародного пересування пасажирів в цілому.

Авіації є на сьогодні найефективнішим, найшвидшим та, у порівнянні з автоперевезенням, безпечнішим, а від так пріоритетним видом транспорту при перевезеннях на великі відстані. Не слід випускати з уваги те, що майже половина повітряних перевезень, що здійснюються Україною, мають міжнародний характер, а тому відіграють велику роль для економіки країни. Отже, за для запобігання «другої хвилі» пандемії більшість авіакомпаній розробили комплекс засобів для боротьби з ризиками нової ковідної інфекції. Цей перелік правил відомий усім, до нього увійшли: обов'язкове носіння масок, рукавичок, моніторинг температури співробітників і пасажирів, використання антисептиків та дотримання соціальної дистанції. Тому дотримуючись цих заходів забезпечення безпеки авіакомпанії сподіваються відновити повноцінну діяльність та ефективність своєї роботи що стосується міжнародного перевезення пасажирів.

1.2 Міжнародні договори про перевезення пасажирів повітряним транспортом

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється:

- за допомогою міжнародних договорів, які в свою чергу поділяються на:
 1. Багатосторонні договори (конвенції);
 2. Двохсторонні договори (угоди між державами);
- за допомогою внутрішнього права держави.

Правовому регулюванню міжнародних повітряних перевезень пасажирів за сприянням внутрішнього державного права та міжнародних договорів характерний не лише матеріальний метод, а й колізійний. Цілком впевнено можна стверджувати, що пріоритетність та першість займають матеріальні норми, через те, що переважною більшістю міжнародних договорів

встановлюються виключні уніфіковані правила та положення міжнародних перевезень. А тому, такого виду уніфікація на міжнародному рівні має галузевий характер (розрізняється за конкретними різновидами транспорту), у зв'язку з чим ускладнює будь-яке змішане перевезення. Вказане посприяло прийняттю низки міжнародних договорів щодо спрощення порядку змішаних перевезень. Зокрема, одним з таких договорів стала Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів датована 24 травня 1980 року.

Однозначно в умовах сьогодення цілком доречно стверджувати, що правове регулювання у сфері міжнародних перевезень, а саме перевезень повітряним транспортом, наразі є не досконалим і має безліч прогалин та неузгоджених моментів, які потребують поглибленого вивчення та вдосконалення.

Правове регулюванням повітряних перевезень здійснюють різні міжнародні урядові та неурядові організації. Слід назвати такі міжнародні конвенції, що регулюють повітряні перевезення:

Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р.(далі- Варшавська конвенція); Протоколом про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 28 вересня 1955 р.;

Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції про уніфікацію деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором від 18 вересня 1961 р.;

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. (далі - Монреальська конвенція 1999); набрання чинності для України 06 травня 2009 року [2] ;

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р.; набрала чинності 9 вересня 1992 р.[4];

Угода про транзит по міжнародних повітряних лініях від 7 грудня 1944 р.; Україна приєдналася у червні 1997 р. [7];

Декларація глобальних принципів лібералізації повітряного транспорту 24–29 березня 2003 р. [8];

Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токійська конвенція 1963 р.) [5].

Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні і (Римська конвенція 1952 р.). Регулює питання відповідальності та шкоду, заподіяну повітряним судном або предметами, що впали з нього, визначає межі такої відповідальності в залежності від максимальної злітної полоси повітряного судна тощо [6].

Крім того, наразі укладено близько 70 міждержавних угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами Євросоюзу. Уряди держав підписали низку двосторонніх договорів про міжнародне повітряне сполучення для можливості зменшення труднощів щодо здійснення міжнародних повітряних перевезень. Зокрема, між урядом України та урядами Угорщини, Латвії, Кореї, Бразилії, Лівану, Лівії, та Австрії, наприклад, були укладені міжнародні договори у цій транспортній галузі.

Кожна конвенція несе в собі глибинний зміст та направлена на те, щоб міжнародні повітряні сполучення могли встановлюватися на основі рівності і здійснюватися раціонально та економічно.

Декларація глобальних принципів лібералізації повітряного транспорту 24-29 березня 2003 року (Монреаль) класифікувала загальні принципи для ефективного функціонування повітряного транспорту в умовах сучасності, а саме: сприяння ефективній та стабільній участі всіх держав в міжнародному повітряному транспорті; забезпечення високого та зростаючого рівня польотів і авіаційної безпеки, та багато іншого, без чого неможливо уявити собі регулювання міжнародних перевезень і на сьогоднішній день.

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28 травня 1999 року, датою набрання чинності в Україні слід вважати 06 травня 2009 року. Ця конвенція може сміливо застосовуватися до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, та їх багажу, яке відбувається за допомогою повітряного судна із завчасно обговореною та сплаченою сумою розрахунку наданої послуги. Положення Цієї конвенції підлягають застосуванню і до перевезень повітряним судном, що реалізуються авіатранспортним підприємством на безоплатній основі.

Відповідно до Монреальської конвенції пасажирів перевозяться відповідно до індивідуальних або групових перевізних документів, їх оформлення має містити чіткий перелік руху, а саме:

1. Зазначення пунктів відправлення й призначення;
2. Якщо пункти відправлення та призначення перебувають в межах однієї й тієї ж самої держави-сторони, а певний перелік передбачених зупинок розташований на території іншої держави, тоді зазначення, хоча б, однієї із запланованих зупинок.

Перевізник має обов'язково надати пасажирові багажну ідентифікаційну бирку на відповідні місця зареєстрованого багажу.

Угода про міжнародний повітряний транспорт та Угода про транзит по міжнародних повітряних лініях - це угоди, за якими держави на взаємовигідних основах надають один одному права регулярних польотів цивільних літаків через свій повітряний простір, підписані в Чикаго в 1944 р. (Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція)). А ті держави, які не погодилися на підписання вищевказаних угод, надають один одному права на виконання регулярних польотів на двосторонній основі.

Чиказька конвенція використовується тільки до цивільних повітряних суден і не може бути використаною до державних повітряних суден. Повітряні судна, що використовуються на військовій, митній і поліцейській службах, розглядаються як державні повітряні судна. Жодне державне

повітряне судно Договірної держави не здійснює польоту над територією іншої держави і не робить на ній посадки, окрім як з дозволу, що надається спеціальною угодою або іншим чином, і згідно з її умовами. Договірні держави при встановленні правил для своїх державних повітряних суден зобов'язуються звертати належну увагу на безпеку навігації цивільних повітряних суден.

У Конвенції визначається національність повітряних суден, так повітряні судна мають національність тієї держави, в якій вони зареєстровані. Не може вважатися дійсною реєстрація повітряного судна більш ніж в одній державі, але його реєстрація може переходити від однієї держави до іншої. Кожне повітряне судно, зайняте в міжнародній авіонавігації, має відповідні національні та реєстраційні знаки.

Конвенцією визначені вимоги до пілотів. Зокрема, пілот кожного повітряного судна та інші члени льотного складу екіпажу кожного повітряного судна, зайнятого в міжнародній навігації, забезпечуються посвідченнями про кваліфікацію і свідоцтвами, які видані або яким надано чинності державою, в якій це повітряне судно зареєстроване.

Україна в червні 1997 року приєдналася до Угоди про транзит по міжнародним повітряним лініям (угода про «Дві свободи повітря»). Держави-учасниці надають такі свободи повітря щодо регулярних міжнародних повітряних перевезень: переважне право пролітати над його територією без посадки; переважне право приземлятися з некомерційними цілями [7].

Особливе зосередження хотілось би надати Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929 року, з подальшими поправками Гаазького протоколу 1955 року, Гвадалахарська конвенція 1961 року, Монреальська конвенція 1999 року). Вона у своїй основі створена для врегулювання умов міжнародних повітряних перевезень по відношенню до документів, які експлуатуються для цих перевезень, і зобов'язання перевізника. Взаємовідносини авіаперевізників і пасажирів при міжнародному

повітряному перевезенні закріплені в договорі перевезення і регулюється їх здійснення виключно в його рамках. Варшавська конвенція 1929 року і нова Монреальська конвенція 1999 року, а також національне законодавство, що застосовується до міжнародних повітряних повідомлень, базуються на тому, що сторони, які беруть участь в авіаперевезенні, укладають і реалізують договір перевезення.

Фокус договору міжнародного повітряного перевезення пасажирів – це зобов'язання визначеного перевізника транспортувати пасажирів та його багаж з міжнародного аеропорту своєї країни у міжнародний аеропорт або аеропорти іншої визначеної країни. Відповідно до свого характеру дане зобов'язання може бути визначено як транспортні зобов'язання, нематеріальні послуги, що надаються перевізником пасажирів. Визначене транспортне зобов'язання може стати таким для перевізника тільки за умови оплати пасажиром визначеного тарифу за надання послуги перевезення, що є свідченням вочевидь вираженої згоди пасажирів у разі перевезення і підтвердженням факту укладення договору на суворо визначений період.

Відповідно до міжурядових угод про повітряні сполучення авіакомпаніями можуть виконуватися регулярні рейси міжнародного значення. Для упорядкування спрощеної системи класифікації такі договірні лінії зазвичай поділяються на так названі «свободи повітря».

- Право виконувати проліт на території іноземної держави із здійсненням посадки, що носить некомерційні цілі (наприклад, дозаправка паливом, техобслуговування, ремонтні роботи тощо), при цьому право на вивантаження або посадку / розміщення вантажів і пасажирів, а також пошти не надається.

- Право приймання на території іноземної держави пасажирів, які прямують на територію будь-якої третьої держави, а також вантажів і пошти, які адресовані туди ж, а також право висадки пасажирів і вивантаження вантажів і поштових відправлень, які були посаджені / розміщені на будь-якій подібній території.

- Право висадки на території іноземної держави пасажирів, а також вивантаження вантажів і пошти, які були взяті на борт повітряного транспорту на території тієї держави, чю національну приналежність має цей транспорт.

- Право приймання на території іноземної держави пасажирів, які прямують на територію держави, до якого позначене судно має приналежність, право поширюється також на вантажі і поштові відправлення.

- Право виконання перевезень пасажирів / вантажів / пошти між територіями третіх країн без заходу на територію держави, до якого повітряний транспорт має національну приналежність.

- Право здійснювати перевезення пасажирів / вантажів / пошти між третіми державами через територію держави, до якого відноситься транспорт.

- Право здійснення транзитного прольоту без виконання посадки на території держави, яка надає дане право.

Правові положення, що регулюють транспортну діяльність держав, входять переважно в систему норм міжнародного приватного права остільки, оскільки вони призначені для регулювання в цьому випадку транспортних правовідносин, ускладнених іноземним елементом [62]. Л.М. Шелухін в своєму академічному курсі зазначає що: «Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у Зводі авіаційних правил України і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додаткам до неї» [44]. Аналізуючи дану тезу можна зробити узагальнення, що цивільна авіація впевнено займає одну з найвищих сходинок в засобах здійснення міжнародних та внутрішніх повітряних сполучень. Вона відіграє важливу роль в житті світового співтовариства і держав в цілому. В умовах сьогодення майже всі цивілізовані країни сприяють укріпленню міжнародного миру та безпеки, а світова мережа міжнародних повітряних сполучень, в свою чергу, стали невід'ємним елементом мирних відносин між державами.

1.3. Правова природа договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом.

Якщо говорити про основний приватноправовий засіб регулювання повітряних перевезень пасажирів, між надавачем послуги перевезення (авіаперевізником) та споживачем послуги (пасажиром), так це беззаперечно приватноправовий договір. З моменту виникненням у світі повітряних перевезень він є для нас невід'ємною складовою сучасного правового регулювання суспільних відносин, у зв'язку з тим, що цей правочин виступає як фактичним, так і юридичним свідченням здійснення повітряних перевезень.

Загалом, договір міжнародного транспортного перевезення можна поділити на: комерційний та споживчий.

Відповідно до своєї сутності договір перевезення вантажів є різновидом зовнішньоекономічних договорів, інакше кажучи контрактів. Щодо цього договору застосовуються колізійні прив'язки передбачені Законом України «Про міжнародне приватне право», зокрема положення статей 32, 41, 42, 43, 44. Зокрема, згідно зі статтею 44 вказаного Закону у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, що підлягає застосуванню до цього договору, застосовується право, яке має найбільш тісний зв'язок з правочином, при цьому стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є: перевізник – за договором перевезення; експедитор – за договором транспортного експедирування. Застосовним є звичайно і принцип автономної волі сторін [11].

Однак, договір перевезення пасажирів і багажу, який ускладнений іноземним елементом, є різновидом споживчого договору. Це й же договір регулюють колізійні прив'язки передбачені статтею 45 «Право, що застосовується до договору споживання» Закону України «Про міжнародне приватне право». Відповідно до положень цієї статті: «До договорів споживання належать договори щодо придбання товарів та одержання послуг особою (споживачем) не для цілей підприємницької діяльності. Вибір права

сторонами договорів споживання не може обмежити захист прав споживача, який надається йому імперативними нормами права держави, у якій є його місце проживання, перебування або місцезнаходження, якщо: 1) укладенню договору передувала оферта або реклама в цій державі та споживач здійснив усе необхідне для укладення договору в цій державі; або 2) замовлення від споживача було прийняте в цій державі; або 3) споживач з ініціативи іншої сторони здійснив подорож за кордон з метою укладення договору щодо придбання товарів. У разі відсутності вибору права сторонами щодо договору споживання, у тому числі щодо його форми, застосовується право держави, у якій споживач має місце проживання або місцезнаходження. Положення частин другої і третьої цієї статті не застосовуються до договорів перевезення, надання послуг, якщо місцем укладення та виконання таких договорів є держава, інша ніж держава місця проживання або місцезнаходження споживача (крім договору у сфері туризму, який передбачає комбіноване перевезення та розміщення)» [11].

Також, до вказаних відносин застосовуються положення щодо права власності та інших речових прав на рухоме майно, що перебуває в дорозі, тому вказані відносини регулюються правом держави, з якої це майно відправлене, якщо інше не встановлено за згодою сторін (стаття 41 Закону України про Міжнародне приватне Право від 23.06.2005) [11].

Досліджуючи цю тематику можна зазначити, що такі учені, як: В.В.Антипенко [31], А.В.Горбань [37], В.А.Зелениця [45], Г.В.Самойленко [53], О.В.Столярський [56], О.В.Онищенко [52], В.М.Хохленко [62], Р.Ш. Юсупов [65], намагалися структурувати та лаконічно викласти поняття «Договору перевезення повітряним транспортом.

Наприклад, у своїй роботі О.В.Онищенко зазначає що: «Договір перевезення повітряним транспортом є двостороннім договором про надання послуг, однією із сторін якого є повітряний перевізник, а іншою - пасажир або відправник, може бути як реальним, так і консенсуальним, є формальним, оплатним і публічним договором» [52], а вже О.О. Старицька надає нам у

власному аналізі трохи інше визначення: «Під договором міжнародного повітряного перевезення розуміється угода, за якою одна сторона (перевізник) бере на себе зобов'язання за обумовлену плату здійснити переміщення вантажу, пасажирів чи його багажу у зазначене в договорі місце». На відміну від цього визначення, яке є, безумовно, правильним з точки зору будь-якого національного законодавства, під міжнародним перевезенням розуміється перевезення вантажу, пасажирів або його багажу, що здійснюється між двома чи більше державами на умовах, встановлених укладеними між цими державами (чи за їх участю) міжнародними договорами [54].

В свою чергу я не можу погодитися що з першим, що з другим варіантом. Надані науковцями визначення є змістовними та інформаційно наповненими, однак у повній мірі не відображають усіх особливостей договору міжнародного перевезення пасажирів.

Хотілось би звернути увагу на одне твердження викладене у науковій статті О.О. Старицької, присвяченій правовому регулюванню договору міжнародного повітряного перевезення, а саме: «У недалекому минулому транспортні перевезення між державами регулювалися переважно нормами внутрішньодержавного (національного) права. У випадках, коли транспортні умови у зв'язку з тим, що вони не були передбачені, наприклад, у перевізному документі (коносаменті, накладній, пасажирському квитку й т.д.), вони визначалися відповідно до внутрішньодержавного права країни, до якого відсилала колізійна норма, що підлягає застосуванню у відповідності, зокрема з умовами договору міжнародного транспортного перевезення» [54]. Ми можемо лише уявити, стільки ускладнень створив на певний час такий порядок регулювання міжнародних перевезень. Труднощі виникали у зв'язку з істотними розбіжностями колізійних норм та транспортного права, яке застосовується у відповідних державах. Єдиною можливістю для подолання вищевказаних складностей для держав стало укладання міжнародних угод, зазвичай у формі транспортних конвенцій.

Таким чином, розкриваючи детально сутність *договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом*, можна зробити висновок, що це угода, за якою одна сторона (перевізник) за завчасно сплачену плату іншою стороною (пасажиром), за обраним раніше пунктом призначення у встановленні часові рамки здійснює переміщення пасажирів чи його багажу авіатранспортом відповідно до положень міжнародних договорів та національного (внутрішнього) законодавства держав.

Відповідно до ч. 1 ст. 910 Цивільного кодексу України (Далі ЦК України) за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в 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 провезення [9].

Згідно з Повітряним кодексом України (далі – ПК України) договір перевезення повітряним транспортом є формальним договором, оскільки він укладається в письмовій формі з дотриманням усіх встановлених законодавством обов'язкових реквізитів. Вимога щодо форми вважається дотриманою, якщо дотримана форма документа на перевезення, який опосередковує і підтверджує укладення даного виду договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами) [10].

Для пасажирів, який збирається скористатися послугою перевезення повітряним транспортом підтвердженням укладання договору буде отримання відповідного посадкового квитка, якщо подорожанин має при собі багаж, обов'язковою умовою для його перевезення є багажна квитанція. Обидва документи на повітряне перевезення можуть бути укладені як в електронній так і в паперовій формі.

У випадку, якщо особа загубила, втратила або зіпсувала квиток, в тому числі його частину, має право за власною заявою клопотати у перевізника про заміну такого квитка. Перевізник, в свою чергу, має можливість видати дублікат квитка, за умови, якщо пасажир погодиться підписати угоду про відшкодування збитків аж до вартості оригіналу квитка, які зазнав або може в майбутньому зазнати перевізник через використання оригіналу квитка якоюсь іншою особою.

Квиток повітряного перевезення обов'язково має бути іменним, та може бути використаний тільки для перевезення особи зазначеної у самому квитку.

Досліджуючи інтернет-ресурси та вивчаючи підґрунтя цієї тематики, вважаю, що було б зовсім недоречно розглядати окремо один від одного договір перевезення пасажирів і договір перевезення багажу. Так як за своєю основою метою - це є єдиний неподільний договір, адже перевезення багажу фактично є умовою договору перевезення пасажирів, за яким перевізник, беручи на себе відповідальність та контроль щодо повітряного переміщення фізичної особи (пасажирів), з однієї країни на територію іншої країни, одночасно зобов'язується відповідно до правил перевезення доставити за її вимогою і надані нею речі (ручну поклажу і багаж).

Актуальним питанням та підґрунтям суперечок і дебатів для науковців завжди була проблема щодо визначення характеру договору повітряного перевезення. То що ж, консенсуальний, чи все ж таки реальний? Як ми знаємо консенсуальний договір вважається укладеним (та набуває юридичного значення) саме у момент досягнення згоди між сторонами, а реальний договір, у свою чергу, буде вважатися укладеним лише після вчинення фактичних дій. У зв'язку з цим, розглядаючи договір міжнародного перевезення пасажирів та його багажу повітряним транспортом, ми можемо впевнено стверджувати, що він за своєю природою є консенсуальним, але в деяких випадках, в якості винятку, не існує заборони використання реального виду укладання цього договору.

Вивчаючи роботи зазначених вище науковців, я звернула увагу на особливості тлумачення положення щодо «моменту, коли саме перевезення набуває характеру «міжнародного»». Як вже зазначалося раніше, міжнародним повітряним перевезенням вважається переміщення пасажирів та його багажу з території його перебування на територію іншої держави, зазначеної у його пасажирському квитку, втім якщо пасажирів було спричинено будь-які тілесні ушкодження ще на території держави відправлення, то чи такі перевезення будуть мати характер «міжнародних», чи втрачають ознаку «міжнародності» у зв'язку з невиконанням істотних умов договору? У такій ситуації, вони ніколи не втрачають характеру міжнародних, однак очевидно, що факту перетини державного кордону пасажиром ще не відбулось. У таких випадках «міжнародність» буде доводитися наявністю відповідних правових документів.

Щодо оплати договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом – то пасажир зобов'язаний сплатити провізну плату за надання зазначеної послуги, у зв'язку з тим що перевізник бере на себе зобов'язання вчинити певну дію, а саме перевезення з пункту А у пункт Б. Визначається сума оплати за домовленістю сторін, зазвичай вона встановлена тарифами у затвердженому законом порядку, однак якщо ні, то сума стягується у розумному еквіваленті до цін на міжнародному ринку з продажу пасажирських авіаквитків.

Наприклад, згідно зі статутом авіаперевізника FLYUIA: «Тарифи, що використовуються – це встановлені й опубліковані авіакомпанією або від імені авіакомпанії (або якщо не опубліковані, то розраховані згідно з тарифними нормативами авіакомпанії) тарифи на рейс або рейси з місця відправлення до місця призначення, зазначені у квитку, які чинні у день оплати квитка для відповідного класу обслуговування. Кожний тариф передбачає правила його застосування, які включають строк дії тарифу, умови використання тарифу, повернення коштів за невикористане перевезення або його частину, інші умови та може включати надбавки до

тарифу (surcharge), які є його невід'ємною частиною. Правила застосування тарифів затверджуються авіакомпанією і розміщуються на її Інтернет-сайті та в місцях продажу квитків для того, щоб пасажери могли з ними вільно ознайомитись. Кожен тариф, що затверджується авіакомпанією, може містити перелік додаткових послуг, що надаються пасажиром за цим тарифом. Тариф спеціальний може мати певні обмеження щодо перевезення пасажирів та багажу» [67].

Усі без виключення авіакомпанії за свій рахунок або за рахунок завчасно визначеного екстреного бюджету у випадках встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами мають забезпечувати пільговими умовами категорію пасажирів з їх багажем.

У відповідності із ст. 633 Цивільного кодексу України перевезення транспортом загального користування є публічним договором, в якому одна сторона - підприємець взяла на себе обов'язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться [9].

Існує певний формальний порядок, пов'язаний з процедурою відльоту, а саме, фізична особа, яка отримує послугу перевезення (пасажир) має прийти до місця призначення вказаному в отриманій завчасно електронній інформації або письмових документах, пройти належним чином проведену перевізником реєстрацію, надати на пропускному пункті всі зазначені у встановленому законом порядку необхідні документи для подорожі не пізніше ніж у визначений перевізником (його агентом) час. У випадку якщо пасажир прибуває до місця реєстрації та пропускного пункту після закінчення остаточного встановленого перевізником часу оформлення пасажирів або з'явиться без наявності необхідних документів для можливості здійснення перельоту, то перевізник матиме право анулювати бронювання і не зобов'язаний затримувати рейс. Процедура реєстрації пасажирів та їх ручної поклажі та/або багажу здійснюється перевізником, агентом з обслуговування, зі застосуванням автоматизованих систем контролю відправлень.

Перевізник за деяких, законодавством визначених підстав, може відмовити в перевезенні пасажирів та його багажу з метою забезпечення безпеки польоту або на підставі власних обґрунтованих рішень.

Щодо класифікації видів договорів міжнародного перевезення, то вона прямо залежить від їх змісту. Наприклад за кількістю перевізників, існує такий поділ: здійснюється лише одним перевізником; або здійснюється двома або декількома перевізниками.

Також класифікація має свої підвиди відповідно до різновиду сполучення, а саме:

- пряме сполучення (укладений один єдиний договір повітряного перевезення з одним перевізником, який є обов'язковим для всіх інших можливих співперевізників. Обов'язково, перевізником буде виданий єдиний транспортний документ, та обумовлені договором істотні умови перевезення залишаються незмінними протягом всього перевезення. Цей вид договорів через свою зручність та лаконічність на сьогоднішній день є найбільш застосовуваним та набув широкого розповсюдження);

- непряме сполучення (де кожен із співперевізників, які необхідні для здійснення повітряного перевезення, укладає із відповідною стороною власний договір, застосовуючи свою власну транспортну документацію і встановлюючи свої умови перевезення. Цей вид сполучення не є актуальним в умовах сьогодення, у зв'язку зі своєю незручністю, а тому є не частим у застосуванні);

- сполучення здійснене декількома послідовними перевізниками (вони відрізняються від непрямого сполучення тим, що хоча кожен із співперевізників застосовує свою транспортну документацію і встановлює свої умови перевезення, однак це відбувається, так би мовити, в межах «генеральної» угоди щодо перевезення в цілому, внаслідок чого певні умови, які мають обов'язковий характер, такі, наприклад, як відповідальність співперевізників, не змінюється протягом всього перельоту, а в даному випадку пасажирів мають певні переваги).

Останній підхід до класифікації, на який я хотіла б звернути увагу, це поділ на:

1. Сусідське сполучення (сполучення між державами, що мають між собою спільні кордони);
2. Транзитне сполучення (коли частина сполучення здійснюється територією однієї чи більше третіх країн);
3. Наскрізне сполучення (у випадку, якщо хоча і є факт перетинання території третьої країни, пункти відправлення та призначення транспортного засобу знаходяться, все ж, на території однієї і тієї самої держави).

Як вже було зазначено вище ПК України не надає нам визначення самого договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, прогресивним та піднесеним є зазначення його як підстави виникнення правовідносин між пасажиром та перевізником. Аналогічною є ситуація і в Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30 листопада 2012 р., де вище зазначене визначення теж відсутнє. Якщо звернути увагу на п. 78 ч.1 ст.1 ПК України, то звертає на себе увагу той факт, що повітряне перевезення, як перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення. Та виходячи з аналізу змісту ч.1 ст. 98 ПК України повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром. Відповідно до положень ч. 2 цієї ж статті, кожний договір повітряного перевезення та його умови мають бути засвідчені документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженим ним організаціями (агентами). Зі змісту проаналізованих статей повітряні перевезення здійснюються на підставі договору, загальні положення про який містяться у нормах глави 64 Цивільного кодексу України.

На думку Г.В. Самоїленка, 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 (пасажира) 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 [53, 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 [9]. 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 [10].

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 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 [65, с. 550].

Слід зазначити, що повітряні перевезення – це ліцензований вид діяльності. Згідно із ПК України, а саме ч. 1 ст. 92, авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів за плату, за наймом повинен мати ліцензію на проведення діяльності з перевезення пасажирів 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 [47, с.76].

За юридичними 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 [52, 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) [52, с.7].

Аналіз змісту ст. 1 Гвадалахарської конвенції, дає підстави для висновку, що перевізником за договором є особа, яка уклала договір перевезення з пасажиром чи відправником, а фактичний перевізник - це особа, яка не є перевізником за договором, у зв'язку з тим, що перевізник лише надав їй право по договору здійснювати повне перевезення або його частину.

Перевізник за договором та фактичний перевізник згадуються також і в Монреальській конвенції: вона застосовується коли особа (далі – перевізник за договором) як основна сторона укладає договір перевезення, який регулюється цією Конвенцією, з пасажиром або вантажовідправником, або з особою, яка діє від імені пасажирів або вантажовідправника, а інша особа (далі фактичний перевізник), будучи уповноваженим перевізником за договором, здійснює все перевезення або його частину, але не є стосовно такої частини послідовним перевізником у контексті цієї Конвенції. Наявність згаданих повноважень є презумпцією за відсутності доказу протилежного [2].

Якщо у договорі повітряного перевезення пасажирів і багажу однією стороною є перевізник, то другою стороною буде виступає особисто пасажир. Згідно розділу 3 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу пасажиром є особа (за винятком членів екіпажу), що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення, а багажем вважаються предмети, майно та інша особиста власність пасажирів, які є необхідними для особистого користування, комфорту чи для забезпечення зручностей у зв'язку з його подорожжю [17]. Тобто однією з особливостей вищезазначеного договору перевезення є те, що в якості особи, яка отримує послугу може виступати виключно фізична особа.

Однак, слід зазначити, що порівняно з іншими видами транспорту, за договором повітряного перевезення, законодавством, окрім загальних вимог щодо необхідного обсягу дієздатності для укладення такого договору, до пасажирів пред'являються й деякі особливі вимоги обов'язкові для застосування. Недотримання таких вимог може бути приводом для відмови перевізника укласти з таким пасажиром договір повітряного перевезення. Так, відповідно до п. 11.3. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, перевезення дітей без супроводу, недієздатних осіб, вагітних жінок або хворих осіб, або інших осіб, які вимагають спеціальної допомоги, має здійснюватися лише після попереднього одержання дозволу перевізника. Вік

пасажира, згідно з пп. 2 п. 11.1. вказаних Правил, також може бути підставою для відмови у наданні послуги по перевезенню [17].

У випадку відсутності вільних місць перевізник залишає за собою право відмовити пасажиру в продажу білету.

Договір перевезення повітряним транспортом є формальним договором, оскільки він укладається лише в письмовій формі з дотриманням усіх встановлених міжнародним та внутрішнім законодавством обов'язкових реквізитів. Вимога щодо форми буде вважається дотриманою, якщо дотримана форма документа на перевезення, який опосередковує і підтверджує укладення даного виду договору. Так, відповідно до ч. 1 ст. 60 ПК України, кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами). Такими документами, зокрема, є авіаквиток (при перевезенні пасажирів), багажна квитанція (при перевезенні багажу), ч. 2 ст. 97 проекту ПК України [10].

Отже, договір міжнародного перевезення повітряним транспортом пасажирів і багажу належить до договорів споживання, може бути як реальним так і консенсуальним. Однак зазвичай, договір перевезення пасажирів і багажу є за своїм характером консенсуальним. Також цей договір є оплатним, оскільки основним обов'язком перевізника є надання послуги у відповідності до якої пасажир зобов'язаний вчинити зустрічну дію, а саме, сплатити провізну плату. Договір є публічним, тобто авіаперевізник, згідно з положеннями договору бере на себе обов'язок надавати послуги повітряного перевезення кожному, хто звернеться до нього. Договір виконується відповідно до положень міжнародних договорів та національного законодавства конкретної держави.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВИЙ СТАТУС ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ УЧАСНИКІВ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

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

Дослідивши теоретико-правові засади регулювання міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом ми з'ясували, що договір перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом є двостороннім, відповідно сторонами виступають перевізник та пасажир, у яких з моменту досягнення згоди виникають спільні права та обов'язки. В остаточному підсумку права та обов'язки сторін обумовлюються, встановлюються та корегуються відповідно до законів, транспортних кодексів (статутів), правил перевезень пасажирів і багажу.

Дійсність договору повітряного перевезення, що й казати, залежить від таких чинників, як здатність, спроможність та добросовісність сторін при його укладанні, відповідність їх волі та волевиявлення, дотримання форми договору, спрямованість його на настання реальних правових наслідків, відповідність договору вимогам законодавства та моральним засадам суспільства [64].

З вищезазначеної тези випливає що, відповідно до договору повітряного перевезення усі учасники, повинні дотримуватися загальних правил, про які не повинні забувати ні перевізник, ні їх клієнти (пасажирі). Недотримання цих правил може обернутися додатковими проблемами і непередбачуваними витратами [53, с.59].

Законодавство України. На мою думку, не слід оминати стороною та доречно було б звернути увагу на ст. 212 ЦК України в якій зазначається що сторони, які укладають договір, мають право обумовити настання або зміну

прав та обов'язків обставиною, щодо якої невідомо, настане воно чи ні (відкладальна обставина). Відповідно до якої, при недобросовісному перешкоджанні сторони, якій не вигідне настання відповідної обставини, відкладальна обставина вважається такою, що настала [9].

Основну інформацію та деталізацію прав та обов'язків перевізника та пасажирів в досліджуваному договорі можна побачити у Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу затвержені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 187 від 14.03.2006 р.:Офіційний вісник України від 05.07.2006. № 25 [18].

Для початку хотілось би визначитися з тим, хто саме може мати статус перевізника та пасажирів. Якщо говорити про пасажирів, то:

Пасажир – це будь-яка фізична особа, яка відповідно до договору укладеного з перевізником, користується транспортним засобом (повітряним в даному випадку) і безпосередньо знаходиться у ньому, однак не причетна до його керування.

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].

Перевізник – юридична або фізична особа, яка здійснює підприємницьку діяльність з надання транспортних послуг за плату та(або) за наймом і має відповідну ліцензію. Така ліцензія згідно із законодавством України видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Називати себе перевізниками можуть ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким, в свою чергу, надано право безперешкодно та самостійно укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи керуючись транспортними статутами (кодексами). Зазвичай такими перевізниками є авіаційні підприємства.

Термін «експлуатант» носить в собі особа, підприємство або організація, яке експлуатує повітряні судна або пропонує дані послуги у вищезазначеній галузі.

Одночасно з цим хочеться звернути увагу на певну тезу, в якій дуже чітко зазначені базові умови виконання своїх функціональних обов'язків в якості перевізника такого підприємства, як авіакомпанія: «Авіакомпанія, авіаційна компанія — підприємство, яке надає послуги щодо повітряних перевезень пасажирів і вантажів.

Для виконання цієї функції авіакомпанія має парк літаків та інфраструктуру, що забезпечує їхній необхідний технічний стан. Ця інфраструктура сконцентрована в базовому аеропорту авіакомпанії.

Для забезпечення міжнародного співробітництва в галузі повітряних перевезень створено Міжнародну асоціацію повітряного транспорту IATA (англ. International Air Transport Association), яка на початок 2018 об'єднувала 269 авіакомпаній світу, поміж яких дві українські - Міжнародні авіалінії України та Дніпроавіа. Асоціація є координатором і представником інтересів авіатранспортної галузі в таких областях: безпека польотів, тарифна політика, технічне обслуговування, авіаційна безпека, розроблення міжнародних стандартів тощо. Найважливішим напрямком діяльності IATA є організація взаєморозрахунків між авіакомпанією й аеропортами, що ґрунтується на системі продажу перевезень на нейтральних бланках авіаквитків» [68].

Якщо говорити про права, то безумовно пасажир користується всіма правами визначеними у договорі з перевізником, однак пасажир може користуватися також і іншими загальновизначеними істотними правами, які встановлені ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Відповідно до ст. 911 ЦК України істотними правами пасажира є право:

- 1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;

- 2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;
- 3) купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;
- 4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами);
- 5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби - на весь час хвороби;
- 6) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка - залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);
- 7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом [9].

У випадку, якщо пасажир має потребу здати багаж, він набуває права вимоги; перевізник надає гарантії доставити в цілісності багаж до кінцевого пункту призначення та видати його пасажирові або лише тій особі, яка має право на одержання багажу, в строк, що встановлюється за домовленістю сторін або в актах транспортного законодавства.

Розглядаючи сутність договору перевезення пасажирові і багажу повітряним транспортом, необхідно зокрема розібрати та дослідити такі поняття як : «багаж» та «ручна поклажа», наявність яких відіграє суттєве значення у визначенні деяких прав та обов'язків, які будуть покладені на сторін. Ці поняття визначають перелік чітко визначених законодавством речей, які пасажир бере з собою на борт повітряного транспортного засобу, не здаючи в багажне відділення.

Визначення «багаж» застосовується в законодавстві у двох значеннях, а саме: широкому та вузькому. Якщо у широкому тлумаченні «багаж» включає зареєстрований багаж та незареєстрований багаж (ручну поклажу)

пасажира, у чому ми можемо пересвідчитися звернувши свою увагу на пункт 2 глави 1 розділу XII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р. № 735. То у свою чергу у нормативно-правових актах, зазвичай, багаж і ручна поклажа чітко розрізняються та розмежовуються, тобто саме поняття «багаж» вживається вже у вузькому значенні як річ, яка передається пасажиром під відповідальність та контроль перевізника та за окрему обговорену плату перевозиться ним в окремому приміщенні транспортного засобу (багажному вагоні, відсіку, відділенні тощо), який має таку ж саму кінцеву точку прибуття, що й пасажир. Умови перевезення багажу визначає багажна квитанція, яка видається на посвідчення приймання багажу пасажиром, у встановленому законом порядку.

Чим же відрізняється від багажу ручна поклажа? Ручна поклажа, також має назву незареєстрований багаж - це речі, які автономно і незалежно від виду комплектації та пакування, мають можливість легко переноситися і за своїми розмірами (вагою, обсягом та величиною) без труднощів розміщуються в пасажирських приміщеннях транспортних засобів у спеціально відведених для них місцях. Ручна поклажа перевозиться лише під наглядом пасажирів, тому перевізник не несе жодної відповідальності за її ушкодження, втрату чи знищення, якщо така шкода трапилася не з його вини.

Законодавством та перевізниками встановлені правила перевезень пасажирів та їх багажу, які визначають певні особливості перевезення ручної поклажі. Однак на повітряному транспорті не має чітко визначеної вимоги щодо розміру та ваги поклажі, на відміну від автомобільного та залізничного перевезення. Норми щодо розміру та ваги у цьому випадку встановлюються окремо кожним перевізником. Перевезення ручної поклажі пасажирів зазвичай є безкоштовною послугою, окрім деяких випадків, таких як: перевезення під наглядом пасажирів певних речей, чіткий перелік яких

нормативно визначено, а також речей, вага та розміри яких перевищують встановлені норми.

Основними обов'язками, які беззастережно мають виконувати пасажир є два пункти, а саме: сплата встановленого тарифу за проїзд та дотримання загальних правил користування транспортними засобами (перелік яких зазвичай обумовлений у договорі перевезення та відповідає статуту, стандартам та інструкції авіаційного перевізника).

Таким чином, перелік обов'язків не можливо встановити чітко, лаконічно та конкретно. Однак, у разі недотримання пасажиром встановлених перевізником та погоджених відповідно до норм законодавства обов'язків, пасажир бере на себе ризики щодо можливості застосування перевізником свого права розірвати договір та не допустити пасажира до перельоту. З цього випливає обов'язковість дотримання пасажиром певних правил, до них безумовно можна віднести бережливе користування майном перевізника, проходження індивідуального огляду пасажира, їхньої ручної поклажі та багажу, з метою забезпечення безпеки польотів, охорони життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу.

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 пасажиру, повинні бути пред'явлені на першу вимогу уповноважених осіб експлуатанта [18].

Якщо говорити про можливість розірвання договору перевезення у випадку, коли ініціатором розірвання є пасажир, то слід зазначити, що на відміну від перевізника, пасажир завжди має право відмовитись від повітряного перевезення та отримати назад сплачену суму коштів. Єдиним застереженням для пасажирів у вищезазначеному випадку є те, що відповідно до підстав розірвання договору буде визначено в якому розмірі буде повернута сума сплачених коштів за договором повітряного перевезення.

На останок щодо визначення правового статусу пасажирів хотіла зазначити, що він зобов'язаний на вимогу перевізника пред'явити уповноваженим особам, представникам відповідних державних органів всі документи на виїзд, в'їзд, транзит, належні довідки, які стосуються стану здоров'я, а також інші документи, що вимагаються відповідно до законодавства.

Що ж, якщо детально розбирати права та обов'язки перевізника, то перш за все потрібно наголосити, що іноземний авіаперевізник зобов'язаний здійснювати повітряні перевезення лише за наявності ліцензії та сертифікату відповідного державного органу держави, в якій він отримав ліцензію.

Регулюються повітряні перевезення, як правило вимогами міжнародних договорів, авіаційних правил, угод між авіаційними органами влади авіаційних правил (якщо це стосується чартерних або нерегулярних повітряних перевезень).

Якщо для встановлення прав перевізника ми проведемо співставлення з обов'язками пасажирів, то стане цілком зрозумілим, що права перевізника полягають у тому, що перевізник має право вимагати оплату від пасажирів за проїзд та за провезення його багажу, це по-перше, а по-друге перевізник має право вимагати від пасажирів дотримання загальнообов'язкових правил перевезення. Однак, одночасно з цим, відповідно до ст. 974 ЦК України перевізник з моменту оплати встановленого тарифу на проїзд, зобов'язаний забезпечити схоронність валізи (сумки), особистих речей пасажирів (крім дорогоцінностей та грошей), які пасажир перевозить у відведеному місці. [9].

Як було зазначено вище, перевізник має право вимагати у пасажирів належної поведінки та здійснення певних дій, наприклад огляд. У випадку, якщо пасажир недотримується правил поведінки, відмовляється пройти огляд або має намір порушити безпеку польотів, охорони життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу, перевізник має право відмовитися від перевезення такого пасажирів.

А тому перевізник за власним переконанням має право відмовити у перевезенні на будь-якому етапі перевезення, анулювати бронь та зняти пасажирів з борту повітряного судна у зв'язку з:

1. Перебуванням пасажирів у стані алкогольного та/або наркотичного сп'яніння;
2. Потребою спеціальної допомоги пасажирів від перевізника, або якщо є підстави вважати, що така особа може спричинити дискомфорт іншим пасажирам;
3. Наявністю підстав вважати, що пасажир може нести небезпеку для інших пасажирів їх багажу чи повітряного судна в цілому;
4. Невиконанням пасажиром вказівок поставлених перевізником, пов'язаних із забезпеченням безпеки польоту, якості та комфорту перевезення пасажирів;
5. Відмовою пасажирів у проходженні перевірки працівниками служби безпеки перевізника, аеропорту чи їх відповідних державних органів;
6. Агресивною поведінкою пасажирів з використанням погроз стосовно інших пасажирів, працівників перевізника та екіпажу повітряного судна.
7. Хворобою пасажирів, стан якого створює небезпеку як для самого пасажирів, так і для оточуючих.

Існує обставини, за яких перевізник має право в односторонньому порядку, без попередження про це пасажирів, відмінити, затримати, чи перенести виліт повітряного судна на будь-який інший час, змінити запланований розкладом маршрут руху, та передбачене місце посадки, якщо такі дії будуть необхідними, у випадку коли: відбулося стихійне лихо, погані метеорологічні умови, а також через інші явища, які можуть вплинути на безпеку польоту та на виконання вимог державних органів.

Відповідно до ст. 911 Цивільного кодексу України передбачено чіткий перелік прав пасажирів. Ураховуючи наявність цієї норми, пропоную прийняти зміни та доповнення до статті, які будуть конкретизувати не лише права, а й обов'язки пасажирів. Тому статтю 911 ЦК України слід доповнити

частиною 3 такого змісту: “Пасажир має такі обов’язки: 1) дотримуватися правил перевезення; 2) знаходитися у транспортному засобі за визначеним у квитку місцем...”. Крім того, пропоную прийняти нормативно-правовий акт «Про засоби та механізми реалізації захисту пасажирів у випадку невиконання або неналежного виконання договору повітряного перевезення», у зв’язку з тим, що це питання не регулюється законодавством. Прийняття такого нормативно-правового акту суттєво би поліпшило захист прав споживачів послуг повітряних перевезень.

Щодо обов’язків перевізника, то це перш за все перевезення пасажирів до пункту призначення. Далі можна зазначити обов’язок вчасно надати для перевезення справний технічно та одночасно з цим, відповідним чином обладнаний транспортний засіб. Безумовним обов’язком є забезпечення безпечних умов перевезення пасажирів та спроможність вчасно доставити пасажирів та їх багаж у місце призначення відповідно до завчасно укладеного договору, видати пасажирам їх особистий багаж у його належному стані та виконати інші обов’язки відповідно до договору та закону.

Як висновок можна визначити що, найважливішим обов’язком перевізника, є забезпечення безпеки перевезення пасажир, що є чи не найголовнішим принципом здійснення повітряних перевезень.

Підбиваючи підсумок щодо розкриття теми прав та обов’язків перевізника та пасажирів можна зазначити, що права та обов’язки дуже гнучкі та можуть мати як імперативний так і диспозитивний характер. Права та обов’язки перевізника та пасажирів взаємопов’язані та взаємозалежні один від одного, а тому їх погодження в свою чергу здійснюється через локальне врегулювання із застосуванням договору.

2.2. Цивільно-правова відповідальність сторін за договором повітряного перевезення

Відповідно до положень Конституції України, та й загального правила усіх країн в цілому, головною цінністю завжди є людина її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість та безпека, тому питання цивільно-правової відповідальності є досить актуальним та, на превеликий жаль, законодавчо не визначеним в повному обсязі. Ураховуючи, що в умовах сьогодення, а саме, такого швидкого розвитку у зв'язку з активним користуванням повітряного транспорту, сторони договору перевезення досить часто порушують зобов'язання встановлені цим же договором, а це в свою чергу несе за собою підстави для застосування цивільно-правової відповідальності (далі-ЦПВ).

З огляду на динамічний розвиток міжнародних взаємовідносин все більшої уваги присвячується захисту прав сторін договору та одночасно з цим цивільно-правовій відповідальності. Цивільно-правова відповідальність, в свою чергу, це самостійний вид юридичної відповідальності, який полягає у застосуванні державного примусу до правопорушника шляхом позбавлення особи певних благ чи покладення обов'язків майнового характеру [38]. Тобто, у випадку з перевезенням, це означає, що цивільно правова відповідальність сторони виникає в момент порушення однією із сторін (пасажир, перевізник) зобов'язань відносно договору перевезення іншою стороною. Цивільно-правова відповідальність у пасажирів, яким було порушено зобов'язання по договору виникає в момент вчинення правопорушення.

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 [30, с.120].

Якщо виокремити мету цивільно-правової відповідальності, то це захист порушених майнових прав сторони договору, у свою чергу розмір відповідальності повинен відповідати розміру завданих збитків. Отже, пасажир буде нести відповідальність за шкоду, яку він своїми діями заподіяв

перевізнику, або особам перед, якими авіаперевізник несе відповідальність. Перевізник же буде нести відповідальність у випадку, якщо мало місце невиконання або неналежне виконання покладених на перевізника обов'язків за договором.

Значний вплив на здійснення повітряних перевезень мають міжнародні акти, які регулюють безпеку авіаційних перевезень.

На мою думку, дуже вдалою та доречною є теза визначена в Цивільному кодексі України, в якій зазначено, що 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 [9].

Авіаперевізник буде нести відповідальність у разі заподіяної шкоди внаслідок таких випадків:

1. Загибелі або тілесного ушкодження пасажира (п.1 ст. 17 Монреальської конвенції);
2. Знищення, втрати або пошкодження багажу та вантажу (п. 2 ст. 17 та п. 1 ст. 18 Монреальської конвенції);
3. Неправильності, неточності, неповноти відомостей, що внесені або від його імені у багажну квитанцію або квитанцію на вантаж (п.3 ст. 10 Монреальської конвенції);
4. Затримка в повітряному перевезенні пасажирів, багажу або вантажу (ст. 19 Монреальської конвенції).

Однак, у випадку, якщо причиною шкоди стала непереборна сила, перевізник буде звільнений від відповідальності за порушення терміну, визначеному в договорі. Перевізник при здійсненні своїх зобов'язань перед пасажиром має усунути усі наявні несправності транспортного засобу, який надає послуги перельоту, а також ті, що не залежали від нього та

загрожували життю або здоров'ю пасажирів.

Життєві обставини можуть скластися і так, що рейс за яким було укладено договір, просто скасовується у зв'язку з певними обставинами. У такому випадку, перевізник зобов'язаний у розумний термін повідомити про це пасажирів, надати йому можливість використання іншого рейсу в приближені до обраної дати дні, або в приближений пункт. Розумний термін для такого повідомлення встановлюється цивільним законодавством країни сторони договору, в Україні такий термін, чітко визначений, та становить 2 тижні. Якщо пасажирів не було повідомлено у розумний термін, та його з будь-яких підстав не влаштовує така зміна перельоту, то він на законних підставах, має право вимагати повернення повної сплаченої за проїзний квиток суми перельоту або ж її компенсації.

Є виключення, у разі чого перевізник не зобов'язаний компенсувати витрати пасажирів, а саме, якщо про скасування рейсу, він у встановлені строки повідомив про пасажирів та вчинив необхідні заходи для забезпечення його перевезення.

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 [19]. Така ж сама умова діє і тоді коли шкоду заподіяно здоров'ю або навіть життю людини, у разі вимоги до перевізника він буде звільнений від відповідальності рівно на стільки, на скільки він зможе довести що така шкода була заподіяна у внаслідок недбалості та будь-якою іншою неправомірною дією або бездіяльністю пасажирів під час виконання договору перевезення.

Однак, сумлінний перевізник має розуміти, що на нього лягає обов'язок вжити усіх необхідних заходів для уникнення та усунення обставини щодо якої можлива затримка в перевезенні пасажирів та його багажу.

Не слід забувати, що існують ситуації непоборної сили, вони носять назву «форс-мажорних обставин». У цій ситуації ж перевізник має право без повідомлення пасажира затримати рейс чи навіть його анулювати, також на перевізника покладається можливість анулювання раніше підтвердженого бронювання. У цьому випадку відповідальність перевізника за договором обмежена лише реальними збитками.

Одночасно з цим, можемо зробити висновок, що пряма норма, що стосується відповідальності самого перевізника, у багатьох країнах відсутня. Вона, зазвичай, є лише бланкетною, що як похідна, для її повноцінного розуміння, відсилає нас до спеціального законодавства, яке вже враховує специфіку діяльності транспортної галузі.

Щодо видів цивільно-правової відповідальності, то міжнародна та національна практика закріпила два основних різновиди, таких як: договірна (порушення договірних зобов'язань) та деліктна (порушення позадоговірних зобов'язань).

Якщо вести мову про смерть або ж тілесні ушкодження пасажира, то у такому випадку відповідальність за таку ситуацію покладається на авіаперевізника, про що говорить нам Варшавська конвенція. Однак, як і у кожного правила, в цьому випадку теж наявні певні винятки, а саме: якщо мала місце ситуація, при якій перевізником буде доведено, що він вжив абсолютно усіх заходів задля усунення та уникнення даної ситуації, або ж такі заходи неможливо було застосувати, авіаперевізник звільняється від відповідальності.

9 жовтня 1997 року Європейським Союзом був прийнятий Регламент 2027/97 «Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів та багажу» внесеними Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 13.05.2002 № 889/2002. Цей регламент передбачав відповідальність авіаперевізника за шкоду, внаслідок якої настала смерть, поранення чи інші тілесні ушкодження. У ньому зазначається, що відповідальність перевізника не повинна підлягати ніяким

фінансовим обмеженням [21].

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 [41, с.45]

Досліджуючи та окремо аналізуючи договір лізингу, можна стверджувати, що у випадку, якщо відбувся авіаційний випадок зумовлений обставинами, відповідальність за які поручена в повному обсязі продавцю, то при виконанні за договором лізингу лізингоодержувач має можливість вимагати безпосередньо від продавця належне виконання вимоги до якості та комплектності устаткування. Інші ж заявлені питання, які стосуються відповідальності лізингодавця і лізингоодержувача будуть керуватися у відповідності до загальних норм про договір оренди, які закріплені в нормативно-правових актах.

Що стосується договору фрахтування, то в конкретній ситуації відповідальність за договором повітряного чартеру покладається лише на плечі самого фрахтувальника, у зв'язку з чим у нього наявні певні зобов'язання, а саме, він має відповідати за технічну експлуатацію повітряного судна та нести відповідальність за несприятливі наслідки авіаційної події, які виникли із його вини.

Для більш чіткого розуміння цивільно-правової відповідальності сторонам за договором слід звернутися до таких основних міжнародних нормативно-правових актів:

1. Угоди Міжнародної організації повітряного транспорту (ІАТА);
2. Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція);
3. Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень зі змінами відповідно до глави I Гагського протоколу.

Одночасно з цим у даній роботі не можливо обійтися без розкриття питання щодо наявності або відсутності захисту прав третіх осіб за договором повітряного перевезення. Отже, зі змісту проаналізованих норм та принципів міжнародного та національного права, вищевказані сторони за договором мають право на можливість відшкодування шкоди, однак, зазвичай у цьому випадку вона покладається на експлуатанта повітряного судна.

На міжнародному рівні інтереси третіх осіб у повітряному праві захищаються Конвенцією про шкоду заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні № 954-001 від 23.09.1978. Окрім цього на міжнародній конференції у Монреалі 2 травня 2009 р. під керівництвом ІКАО були прийняті конвенції, які стосуються відповідальності за договором повітряного перевезення, наприклад, Конвенція про загальні ризики від 2009 (на основі Конвенції про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, укладеної в Римі 7 жовтня 1952 р. (Римська конвенція 1952 р.), однак в законну силу не вступила. Зазначені конвенції спрямовані на забезпечення правового захисту інтересів третіх осіб [64].

У випадку, коли невиконання або неналежне виконання договору повітряного перевезення належним чином не зафіксоване, вважається, що факт порушення договору відсутній.

Одну із важливих ролей у цивільно-правовій відповідальності займає всім відоме страхування, що є обов'язковою та істотною умовою перевезення пасажирів та їх багажу. В умовах сьогодення, це допомагає нам уникати багатьох нюансів у випадках, коли зароджуються непорозуміння між перевізником та пасажиром.

Щодо подання позовів, то 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 [2]. Позовна давність в

даному випадку складає 2 роки з моменту, коли дана послуга виконалась неналежним чином або не виконалася взагалі.

2.3. Судова практика щодо невиконання або неналежного виконання договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом

Договір перевезення пасажирів та багажу, який здійснюється повітряним транспортом, є досить поширеним у всьому світі. Однак спори, що виникають у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням даного договору, займають особливе місце. У судах дані суперечки розглядаються в категорії справ про захист прав споживачів у сфері торгівлі, послуг і т.п., не так часто, як інші суперечки, і складають невелику частину від загальної категорії справ. Дана ситуація свідчить про те, що пасажирів - споживачів послуги просто не знають, що робити в разі неналежного надання послуги, а перевізники в свою чергу намагаються не доводити ситуацію до судового розгляду і врегулювати її в добровільному порядку.

При вивченні суперечок, пов'язаних з порушенням договору перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом було проаналізовано рішення судів.

Рішенням від 15.09.2021, справа № 307/2439/21 Тячівського районного суду В задоволенні позову ОСОБА_1, ОСОБА_2 до ТзОВ "АВІАКОМПАНІЯ "АЗУР ЕЙР Україна" про визнати незаконною відмову ТОВАРИСТВА З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "АВІАКОМПАНІЯ " АЗУРЕЙР УКРАЇНА " в авіаперевезенні рейсом № QU471, що була оформлена актом від 11.11.2020 року, в стягненні з ТзОВ "АВІАКОМПАНІЯ " АЗУРЕЙР УКРАЇНА " на користь ОСОБА_1 та ОСОБА_2: по 7000 грн. - у якості відшкодування моральної шкоди та по 6493 грн - у якості відшкодування збитків кожному – відмовлено [22].

ОСОБА_1, ОСОБА_2 звернулися до суду з позовом до ТзОВ "АВІАКОМПАНІЯ "АЗУР ЕЙР Україна" про захист прав споживачів.

Позовні вимоги обґрунтовані тим, що 30 травня 2020 року вони уклали шлюб і у якості весільної поїздки вирішили відвідати Об'єднані Арабські Емірати, що з урахуванням пандемії коронавірусу вирішили здійснити у листопаді 2020 року. З метою реалізації зазначеної вище цілі, вони уклали договір надання туристичних послуг у формі ваучера № 75484909 від 05.11.2020 року. Відповідно до п. 4.1.2 зазначеного вище договору Турооператор/Турагент зобов'язалися забезпечити бронювання туристичних послуг відповідно до замовлення. На виконання цього обов'язку Турооператор здійснив бронювання квитків пасажирського повітряного перевезення, яке мало здійснюватися компанією -відповідачем. Таким чином, між ними та відповідачем виникли відносини, врегульовані умовами публічного договору авіаперевезення [22].

У день вильоту 11.11.2020 року представники компанії - відповідача відмовили в їх авіаперевезенні за рейсом QU 471 з підстав некоректності тесту на COVID-19. Акт про відмову у перевезенні всупереч вимогам законодавства не був оформлений державною, натомість мовою країни-агресора.

Відмова в перевезенні (оформлена актом від 11.11.2020) не була мотивована із посиланням на нормативні акти: у ньому відсутні належні підстави як щодо підстав відмови за українським законодавством, так і не наведено актів країни прибуття, з яких виплавали вимоги до довідок про результати тестів на коронавірус [22].

Отже, відповідно до Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» авіаперевізник, який відмовляє в перевезенні або скасовує рейс, повинен надати кожному пасажирові, якого це стосується, письмове повідомлення, в якому викладено правила надання пасажирам компенсації та допомоги. Авіаперевізник повинен забезпечити таким самим повідомленням пасажира, рейс якого затримано принаймні на дві години. Контактна інформація для направлення

запитів щодо порушення прав пасажирів на компенсацію або допомогу має також надаватися в письмовій формі.

Постанова від 05.07.2021 року по справі № 296/4326/20 Житомирським апеляційним судом апеляційну скаргу ОСОБА_1, ОСОБА_2, ОСОБА_3 задоволено частково.

У травні 2020 року ОСОБА_1, ОСОБА_2, ОСОБА_3 звернулись до суду з позовом про стягнення з ТОВ "ЯНЕІР" ЛТД компенсації за скасований рейс № YE 5311 за маршрутом Київ-Тенеріфе. В обґрунтування позову зазначили, що ОСОБА_1 уклав з туристичним оператором ТОВ "Джоін АП" через туристичного агента Договір про надання туристичних послуг № 561 від 10.04.2018, відповідно до умов якого туроператор через турагента забезпечував ОСОБА_1 та членам його сім'ї - дружині ОСОБА_3, сину ОСОБА_2 надання комплексу туристичних послуг (туристичний продукт). До складу туристичного продукту входило перевезення авіаційним транспортом. Турагентом було надано квитки на авіарейс № YE 5311 за маршрутом Київ-Тенеріфе. Час прибуття в Тенеріфе - 28.06.2018 о 13:00. Авіап перевезення повинно було здійснене перевізником ТОВ "ЯНЕІР" ЛТД з аеропорту Бориспіль. При реєстрації на авіарейс № YE 5311 було повідомлено про затримку вильоту до 24:00 28.06.2018. Пізніше було повідомлено про затримку рейсу до 11:00 29.06.2018. Пізніше рейс було скасовано, про що було повідомлено пасажирів. Компанією "Аерохандлінг" ОСОБА_1 було видано лист-підтвердження про скасування рейсу у зв'язку з виробничими причинами. Про скасування авіарейсу було повідомлено в день вильоту, що призвело до певних незручностей, зміну планів, в тому числі щодо відпустки. Відповідачу 19.07.2018 р. було направлено претензію про виплату компенсації у зв'язку зі скасуванням рейсу. Однак, компенсацію позивачі не отримали, відмови щодо її виплати також не надходило [23].

Рішенням Корольовського районного суду м. Житомира від 30 листопада 2020 року в задоволенні позову відмовлено.

Відповідно до Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» авіаперевізник не зобов'язаний сплачувати компенсацію, якщо він може надати підтвердження того, що причиною скасування рейсу була дія надзвичайних обставин або непереборної сили, якій не можна було запобігти, навіть якби було вжито усіх заходів.

Рішенням від 16.06.2021 по справі № 521/3708/21 Малиновського районного суду м. Одеси позов ОСОБА_1 (адреса реєстрації: АДРЕСА_1) до компанії "Wizz Air Hungary LTD" (Віз Ейр Угорщина ЛТД.) (місцезнаходження: Лаурус Офіс, вулиця Коер 2/А, будинок Б, Н-1103, Будапешт, Угорщина) про захист прав позивача – задоволено. 16.03.2021 року позивачка звернулася до суду з позовом до відповідача, у якому просила суд: стягнути з компанії "Wizz Air Hungary Ltd." на користь ОСОБА_1 750,00 євро компенсації за відмову в перевезенні та 24 408,00 грн. збитків у якості сплаченої вартості квитків, позовні вимоги обґрунтувала наступним [24].

Згідно із позовною заявою, 04 січня 2020 року позивачкою - ОСОБА_1, були придбані три авіаквитка у компанії "Wizz Air Hungary Ltd" під кодами "AFZZ7N" і "ZFBIMT". Відправлення передбачалося авіарейсом "W6 3791" з аеропорту м. Кишинєва 06.03.2020 року о 09 годині 05 хвилин в аеропорт м. Тревизо (Італія) 06.03.2020 року о 10 годині 25 хвилин. Повернення передбачалося авіарейсом "W6 3792" з аеропорту Італії м. Тревизо о 11 годині 20 хвилин в аеропорт м. Кишинєва 15.03.2020 року о 14 годині 25 хвилин. 27.02.2020 року на адресу електронної пошти позивачки прийшло повідомлення від компанії "Wizz Air Hungary Ltd." про перенесення дати повернення з 15.03.2020 року о 11 години 20 хвилин на 16.03.2020 року о 14 годину 00 хвилин. 08.03.2020 року позивачці від компанії "Wizz Air Hungary Ltd." надійшло повідомлення про перенесення дати повернення з 16.03.2020 року о 14 години 00 хвилин на 21.03.2020 року о 17 години 45 хвилин та змінено аеропорт вильоту з м. Тревизо (Італія) на м. Мемінгем (Німеччина). 14.03.2020 року авіарейс "W6 3792" був скасований за

ініціативою компанії "Wizz Air Hungary Ltd." через дії, які були прийняті проти коронавірусу. Позивачка стверджує, що авіаперевізник скасував рейс у зв'язку з відсутністю попиту, а не поширенням коронавірусної хвороби. Враховуючи вищевикладене, позивачка звернулась до суду з відповідною позовною заявою. Рішенням від 08.06.2021 № 761/34126/20 Шевченківський районний суд м. Києва позов ОСОБА_1 до Приватного акціонерного товариства "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" про визнання дій протиправними та зобов'язання вчинити дії – задоволено [25].

26.10.2020 року на адресу суду надійшла позовна заява ОСОБА_1 до ПрАТ "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" про стягнення грошових коштів. Позовні вимоги обґрунтовано тим, що 31.01.2020 року позивачка скористалась послугами відповідача та на офіційному сайті придбала квитки за № 5662414795226, № 5662414795227, № 5662414795228 на рейс PS 935 Івано-Франківськ - Аліканте, дата та час відправлення: 17.08.2020 року о 21 год. 55 хв. Також позивачкою було придбано квитки у зворотному напрямку на рейс PS 936 сполученням Аліканте - Івано-Франківськ, дата та час відправлення: 29.08.2020 року о 01 год. 30 хв. За вказані квитки позивачка сплатила 22 523,00 грн. що підтверджується квитанцією АТ "Приватбанк". В подальшому, 23.06.2020 року позивачку повідомив відповідач, що вказані авіарейси були скасовані. 25.06.2020 року, позивачка звернулась до відповідача з претензією на повернення сплачених коштів за квитки, проте до теперішнього часу вартість квитків позивачці не повернуто. Отже, позивачка, керуючись ст. 625 ЦК України, ч. 5 ст. 10 Закону України "Про захист прав споживачів", просить стягнути з відповідача на свою користь заборгованість по неповернутим грошовим коштам за авіаквитки в сумі 22 523,00 грн [26].

03.11.2020 року на адресу суду надійшла позовна заява ОСОБА_1 до ПрАТ "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" про стягнення грошових коштів. Позовні вимоги обґрунтовано тим, що 12.05.2020 року позивач скористався послугами відповідача та на офіційному сайті придбав

квитки за № 5662414964348, № 5662414964349 на рейс PS 86 Запоріжжя - Київ, дата та час відправлення: 28.05.2020 року о 06 год. 35 хв. Також позивачем було придбано квитки у зворотному напрямку на рейс PS 85 сполученням Київ - Запоріжжя, дата та час відправлення: 28.05.2020 року о 20 год. 35 хв. За вказані квитки позивач сплатив 10 288,00 грн. що підтверджується квитанцією АТ "Універсал Банк" № С9Е8-7ЕРН-49Е4-НМ3Е. В подальшому, 21.05.2020 року позивача повідомив відповідач, що вказані авіарейси були скасовані. Цього ж дня, позивач звернувся до відповідача з претензією на повернення сплачених коштів за квитки, проте до теперішнього часу вартість квитків позивачу не повернуто. Отже, позивач, керуючись ст. 625 ЦК України, ч. 5 ст. 10 Закону України "Про захист прав споживачів", просить стягнути з відповідача на свою користь заборгованість по неповернутим грошовим коштам за авіаквитки в сумі 10 288,00 грн.; 3 % річних в сумі 130,21 грн. та пеню в сумі 48 530,56 грн., а всього стягнути грошові кошти в загальній сумі 57 948,77 грн. Рішенням від 14.01.2021 № 753/507/19 Шевченківським районним судом м. Києва позовну заяву ОСОБА_1, ОСОБА_2 до Товариства з обмеженою відповідальністю "Авіакомпанія Браво", третя особа: Товариства з обмеженою відповідальністю "Оазіс Тревел Україна" про захист прав споживачів, стягнення компенсації за скасування рейсу, - задоволено частково [27].

Позовні вимоги обґрунтовані тим, що між позивачем 2 та ФОП ОСОБА_3 (ТОВ "КрасоТур"), яка діяла від імені ТОВ "Оазіс Тревел Україна" було укладено договір про надання туристичних послуг N 30/03/18. Позивачі виконали зобов'язання за договором, оплатили вартість туру, а саме 30.03.2018 р. - 8100,00 грн. 08.06.2018 р. - 18500,00 грн. У підтвердження надання туристичних послуг позивачам серед іншого було надано чартерні пасажирські квитки та багажні квитанції на чартерний рейс за маршрутом "Київ (Жуляни)-о. Джерба" 03.07.2018 р. о 16-00 год. та "о. Джерба- Київ (Жуляни)" 10.07.2018 р. о 19-00 год. В обох квитках було підтверджено бронювання з статусом "ок". Авіапереліт мала забезпечити Товариства з

обмеженою відповідальністю "Авіакомпанія Браво". Однак, 02.07.2018 р. о 16:19 год. Товариство з обмеженою відповідальністю "Оазіс Тревел Україна" повідомило позивачів про скасування чартерного авіарейсу, за маршрутом "Київ (Жуляни)-о. Джерба". Позивачі зазначають, що внаслідок скасування авіарейсу вони мають право на компенсацію у розмірі 600,00 євро на кожного враховуючи відстань між пунктами призначення.

Вказане стало підставою для звернення до суду.

Рішенням від 30.11.2020 по справі № 753/11757/20 Дарницького районного суду м.Києва позов задоволено [28].

В липні 2020 ОСОБА_1 (далі - ОСОБА_1, позивач) звернулася з позовом до Товариства з обмеженою відповідальністю "Авіакомпанія Скайап" (далі - ТОВ "Авіакомпанія Скайап", відповідач), про захист прав споживачів та стягнення вартості невикористаних авіаквитків, треті особи ОСОБА_2 (далі - ОСОБА_2), ОСОБА_3 (далі - ОСОБА_3). В обґрунтування позовних вимог позивач посилається на наступні обставини. 19.02.2020 ОСОБА_1 придбала у ТОВ "Авіакомпанія Скайап" три авіаквитки на рейс RQ452 05.04 Тбілісі-Київ на своє ім'я та на ім'я ОСОБА_2 та ОСОБА_3 в загальній вартості 8061 грн., які оплатила шляхом перерахування коштів зі свого карткового рахунку на рахунок відповідача. Виліт мав відбутися 05.04.2020 о 22 год. 05 хв. Проте, відповідач скасував рейс в односторонньому порядку, повідомивши позивача 06.04.2020, що рейс на який позивач придбала авіаквитки є таким, що неможливо виконати у зв'язку з запровадженням органами державної влади України та органами інших країн світу карантинних заходів. Також, відповідач запропонував позивачу, як альтернативу заміну дати вильоту без додаткових доплат або повернення вартості придбаного авіаквитка згідно правил застосованого тарифу. Проте, позивача не влаштували запропоновані відповідачем дати, а тому остання вибрала повернення грошових коштів за придбані квитки.

Рішенням від 10.05.2019 року по справі № 462/7904/18 Залізничним районним судом м. Львова позов ОСОБА_3 до Фізичної особи-підприємця

ОСОБА_2, Товариства з обмеженою відповідальністю "Оазис Тревел Україна", Публічного акціонерного товариства "Банк інвестицій та заощаджень", Товариства з обмеженою відповідальністю "Авіакомпанія Браво" про захист прав споживачів, розірвання договору про надання туристичних послуг, стягнення коштів та відшкодування моральної шкоди за невиконання договору задоволено частково. Позивач звернувся до суду до відповідачів із позовом про захист прав споживачів, про розірвання договору № 5980718 про міжнародне перевезення пасажирів від 02 липня 2018 року, про стягнення солідарно з відповідачів ТзОВ "Оазис Тревел України" в особі ФОП ОСОБА_2 та ПАТ "Банк інвестицій та заощаджень" вартості сплачених та не наданих послуг у розмірі 29610 грн., неустойки у розмірі 118 143 грн., остаточний розмір якої просить визначити суд на день винесення рішення, та моральну шкоду у розмірі 20000 грн. Окрім цього просить стягнути з ТзОВ "Авіакомпанія Браво" компенсацію за скасування рейсу у розмірі 800 євро, що на день подання позову до суду 11 грудня 2018 року становило 24560 грн. Просить судові витрати покласти на відповідачів [29].

Безумовно, що дослідження невеликої кількості справ цієї категорії не може відобразити повністю причини неналежного виконання договору, а також вимоги, що випливають з договору міжнародного повітряного перевезення пасажирів і багажу. Але, тим не менш, суперечки присутні і в більшій частині вирішуються на користь пасажирів - споживачів послуги з перевезення, здійснюваної повітряним транспортом.

Враховуючи наведені приклади судової практики, для відмежування відповідальності туроператора та авіаперевізника за скасування авіарейсу слід враховувати, що визначення суб'єкта, протиправність поведінки якого призвела до неналежного надання туристичних послуг, залежить в основному від змісту договору на туристичне обслуговування. На практиці у ці договори часто включають положення про те, що туроператор не несе відповідальності за скасування авіарейсу або передає відповідні претензії на розгляд авіакомпанії. Наприклад, у Типовому договорі на туристичне

обслуговування туроператора «Зевс Тревел» у пункті 8.4. щодо відповідальності сторін вказано, що у випадках скасування чи зміни часу відправлення та/чи прибуття регулярних рейсів туроператор передає претензії туриста на розгляд авіакомпанії. Тому, слід спростити процедуру розгляду справ щодо невиконання або неналежного виконання договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом в суді, проводячи розгляд справи в порядку спрощеного позовного провадження без виклику сторін за наявними у справі матеріалами. А тому доповнити частину 1 ст. 274 Цивільного процесуального кодексу України пунктом 4 та викласти у такій редакції: “1. У порядку спрощеного позовного провадження розглядаються справи: 4) щодо невиконання або неналежного виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом”.

Включаючи відповідні положення до тексту договору, туроператор страхує себе від відповідальності. Однак відповідно до статті 20 Закону України «Про туризм» за договором на туристичне обслуговування туроператор зобов'язується надати туристу комплекс туристичних послуг (туристичний продукт), а згідно з положеннями статті 1 цього Закону, туристичний продукт поєднує не менше ніж дві такі послуги, зокрема послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги. Таким чином, законодавець визначає послуги перевезення як невід'ємну складову частину договору на туристичне обслуговування і туроператор, реалізуючи туристичний продукт, відповідає за його виконання у повному обсязі. Оскільки авіап перевезення входить до складу туристичного продукту, то і відповідальність за скасування або затримку рейсу має нести перед туристом не авіаперевізник, а туроператор.

Це відповідає також європейській судовій практиці. Зокрема, відповідно до рішення Суду справедливості Європейського Союзу від 10 липня 2019 року у справі № С 163/18 пасажири, які постраждали від скасування рейсу, що є частиною пакетної туристичної подорожі, не можуть вимагати від авіаперевізника відшкодування, а мають право на компенсацію

вартості квитків у організатора своєї поїздки. При цьому право на компенсацію від організатора поїздки зберігається також у разі, якщо він фінансово не здатний відшкодувати вартість квитка і не вживає заходів для гарантії такого відшкодування.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Здійснивши дослідження правового регулювання міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом та на підставі викладеного в випускній кваліфікаційній роботі матеріалу, можна зробити такі висновки:

1. Міжнародні перевезення пасажирів повітряним транспортом – це переміщення пасажирів та багажу між двома і більше державами за допомогою авіаційного сполучення відповідно до положень міжнародних договорів та національного (внутрішнього) законодавства держав.

У сфері надання транспортних послуг відбулося розгалуження на три типи послуг, а саме: 1) перевезення різноманітного вантажу; 2) перевезення пошти; 3) перевезення пасажирів та багажу.

Класифікація повітряних перевезень здійснюється відповідно до розташування пунктів відправлення і призначення на: внутрішні – як вид повітряного перевезення, відповідно до якого пункт відправлення, пункт призначення та усі пункти посадок знаходяться на території однієї конкретної держави; міжнародні – як вид повітряного перевезення, за яким пункти відправлення і призначення розташовані: на кордонах двох держав; або ж на кордонах однієї держави, якщо запланований пункт (пункти) посадки розташований на кордонах іншої держави.

2. Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється: - за допомогою міжнародних договорів, які в свою чергу поділяються на: багатосторонні договори (конвенції); двосторонні договори (угоди між державами); – за допомогою внутрішнього права держави. Правове регулюванням повітряних перевезень здійснюють різні міжнародні урядові та неурядові організації.

3. Договір міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом - це угода, за якою одна сторона (перевізник) за завчасно сплачену плату іншою стороною (пасажиром), за обраним раніше пунктом

призначення у встановленні часові рамки здійснює переміщення пасажирів чи його багажу авіатранспортом відповідно до положень міжнародних договорів та національного (внутрішнього) законодавства держав.

Класифікації видів договорів міжнародного перевезення, прямо залежить від їх змісту. За кількістю перевізників здійснюється : лише одним перевізником; двома або декількома перевізниками. Встановлено підвиди відповідно до різновиду сполучення, а саме: пряме сполучення, непряме сполучення, сполучення здійснене декількома послідовними перевізниками. Останній підхід до класифікації, це поділ на: сусідське сполучення, транзитне сполучення, наскрізне сполучення.

Договір міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом є двостороннім або багатостороннім договором. З огляду на те, що цей договір буде вважатися укладеним з моменту досягнення згоди сторін відповідно до усіх істотних умов, він є консенсуальним (однак існують винятки). Укладається договір у письмовій формі, з дотриманням усіх встановлених законодавством обов'язкових реквізитів. Договір реалізується лише на оплатній основі. Щодо типу договору перевезення пасажирів і багажу, то він є публічним, тому що послуги з перевезення надаються кожному, хто звернеться до перевізника.

4. Пасажир – це будь-яка фізична особа, яка відповідно до договору укладеного з перевізником, користується транспортним засобом (повітряним) і безпосередньо знаходиться у ньому, однак не причетна до його керування. Перевізник – юридична або фізична особа, яка здійснює підприємницьку діяльність з надання транспортних послуг за плату та(або) за наймом і має відповідну ліцензію. Така ліцензія згідно із законодавством України видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Пасажир користується всіма правами визначеними у договорі з перевізником. Основними обов'язками пасажирів є: сплата встановленого тарифу за проїзд та дотримання загальних правил користування транспортними засобами (перелік яких зазвичай обумовлений у договорі

перевезення та відповідає статуту, стандартам та інструкції авіаційного перевізника). Іноземний авіаперевізник зобов'язаний здійснювати повітряні перевезення лише за наявності ліцензії та сертифікату відповідного органу держави. Найважливішим обов'язком перевізника є забезпечення безпеки перевезення пасажирів.

5. Метою цивільно-правової відповідальності є захист порушених майнових прав сторони договору, у свою чергу розмір відповідальності повинен відповідати розміру завданих збитків. Пасажир буде нести відповідальність за шкоду, яку він своїми діями заподіяв перевізнику, або особам перед якими авіаперевізник несе відповідальність. Перевізник же буде нести відповідальність у випадку, якщо мало місце невиконання або неналежне виконання покладених на перевізника обов'язків за договором.

Пряма норма, що стосується відповідальності самого перевізника, у багатьох країнах відсутня. Вона, зазвичай, є лише бланкетною та відсилає до спеціального законодавства.

6. Спори, що виникають у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням договору повітряного перевезення, займають особливе місце. У судах суперечки розглядаються в категорії справ про захист прав споживачів у сфері торгівлі, послуг і т.п., не так часто як інші суперечки, і складають невелику частину від загальної кількості справ. Пасажири - споживачі послуги, за часту просто не знають, що робити в разі неналежного надання послуги, а перевізники, в свою чергу, намагаються не доводити ситуацію до судового розгляду і врегулювати її в альтернативному порядку.

З метою удосконалення чинного законодавства України з питань правового регулювання міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом хотілось би запропонувати такі **зміни** та **доповнення** до деяких законодавчих актів України, а саме:

1. Відповідно до ст. 911 Цивільного кодексу України передбачено чіткий перелік прав пасажирів. Ураховуючи наявність цієї норми, пропоную прийняти зміни та доповнення до статті, які будуть конкретизувати не лише

права, а й обов'язки пасажирів. Тому статтю 911 ЦК України слід доповнити частиною 3 такого змісту:

«Пасажир має такі обов'язки: 1) дотримуватися правил перевезення; 2) знаходиться у транспортному засобі за визначеним у квитку місцем...».

2. Пропоную прийняти нормативно-правовий акт *«Про засоби та механізми реалізації захисту пасажирів у випадку невиконання або неналежного виконання договору повітряного перевезення»*, у зв'язку з тим, що це питання не регулюється законодавством. Прийняття такого нормативно-правового акту суттєво би поліпшило захист прав споживачів послуг повітряних перевезень.

3. Спростити процедуру розгляду справ щодо невиконання або неналежного виконання договору міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом в суді, проводячи розгляд справи в порядку спрощеного позовного провадження без виклику сторін за наявними у справі матеріалами. А тому доповнити частину 1 ст. 274 Цивільного процесуального кодексу України пунктом 4 та викласти у такій редакції:

«1. У порядку спрощеного позовного провадження розглядаються справи: 4) щодо невиконання або неналежного виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом».

Зазначені пропозиції щодо правового регулювання міжнародного перевезення пасажирів повітряним транспортом можуть бути імплементовані до законодавства України та у подальшому удосконалять наявне регулювання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 20.08.2021).
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594 (дата звернення: 20.08.2021)
3. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень зі змінами відповідно до глави I Гаагського протоколу від 18.09.1961. № 995-562. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181 (дата звернення: 20.08.2021)
4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 20.08.2021)
5. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14.09.1963. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244#Text (дата звернення: 20.08.2021)
6. Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні 07.10.1952. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_231#Text (дата звернення: 20.08.2021)
7. Угода про транзит по міжнародних повітряних лініях від 07.12.1944. № 490/97 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_146#Text (дата звернення: 20.08.2021)
8. Декларація глобальних принципів лібералізації повітряного транспорту 24–29 березня 2003 р. Верховна Рада України. Дата оновлення: 29.03.2003 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_012#Text (дата звернення: 20.08.2021)
9. Цивільний кодекс України від 16.01.2003. № 435-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 28.10.2021)

10. Повітряний кодекс України від 19.05.2011. № 2755-VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 20.08.2021)

11. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005. № 2709-IV Верховна Рада України. Дата оновлення: 06.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text> (дата звернення: 15.10.2021)

12. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001. № 2344-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> Text (дата звернення: 15.10.2021)

13. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 10.12.2002. № 2920-III Верховна Рада України. Дата оновлення: 18.10.2012. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2920-14> (дата звернення: 15.10.2021)

14. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. (дата звернення: 15.10.2021)

15. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003. № 1965-VIII URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/545-15> (дата звернення: 15.10.2021)

16. Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування: постанова Верховної Ради України від 14.11.2012. № 1037. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1037-2012-п> (дата звернення: 15.10.2021)

17. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006. № 187. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0706-06#Text> (дата звернення: 15.10.2021)

18. Правила повітряних перевезень вантажу: наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012. № 728. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06#Text> (дата звернення: 15.10.2021)

19. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Постанова Верховної Ради України від 20.02.03 №406-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/545-15> (дата звернення: 15.10.2021)

20. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 №1535. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-п> (дата звернення: 15.10.2021)

21. Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів та багажу: Регламент 2027/97 від 09.10.1997 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_a93#Text (дата звернення: 15.10.2021)

22. Рішення від 15.09.2021 № 307/2439/21 Тячівський районний суд URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/99675792> (дата звернення: 02.10.2021)

23. Постанова від 05.07.2021 № 296/4326/20 Житомирський апеляційний суд URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/98087952> (дата звернення: 02.10.2021)

24. Рішення від 16.06.2021 по справі № 521/3708/21 Малиновський районний суд м. Одеси URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/97860369> (дата звернення: 02.10.2021)

25. Рішення від 08.06.2021 № 761/34126/20 Шевченківського районного суду м. Києва URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/97958074> (дата звернення: 02.10.2021)

26. Рішення від 11.05.2021 № 761/35444/20 Шевченківський районний суд м. Києва URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/97324972> (дата звернення: 02.10.2021)

27. Рішення від 14.01.2021 № 753/507/19 Шевченківський районний суд м. Києва URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/94333561> (дата звернення: 02.10.2021).

28. Рішення від 30.11.2020 № 753/11757/20 Дарницький районний суд м. Києва URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/95447432> (дата звернення: 02.10.2021).

29. Рішення від 10.05.2019 № 462/7904/18 Залізничний районний суд м. Львова URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/82303373> (дата звернення: 02.10.2021).

30. Абрикосов Д. С. Роль міжнародних норм в регулюванні відповідальності за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. 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.

31. Антипенко В. В. Міжнародні повітряні перевезення пасажирів в умовах карантинних заходів пандемії COVID-19. *Журнал східноєвропейського права*. 2020. № 83. С. 118-121 URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/jousepr_2020_83_14 (дата звернення: 16.09.2021).

32. Білоусов В.М. Окремі елементи договору повітряного перевезення пасажирів, багажу та вантажу в Україні. URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/18431/1/%d0%91%d1%96pdf> (дата звернення: 16.09.2021)

33. Білоусов В. М. Проблеми правового регулювання повітряних перевезень пасажирів та багажу в Україні URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/18431/1/%d0%91%d1%96pdf.pdf> (дата звернення: 16.09.2021).

34. Бортник Н.П. Договір перевезення пасажирів та багажу у міжнародному приватному праві. *Вісник національного університету «Львівська політехніка»*. 2014. № 807. С. 187 – 191.

35. Вельцен В.С. Окремі проблеми правової регламентації повітряних перевезень в Україні. *Економічна теорія та право*. 2015. № 4. С. 157-164. [htt](http://)

36. Гайворонський В.М., Жушман В.П. Міжнародне приватне право: Навч. Посібник К.: Юрінком Інтер, 2006. 341 с.

37. Горбань А. В. Проблеми підвищення ефективності перевезень повітряним транспортом УРСР (1960 -1980 рр.). *Водний транспорт*. 2016 . С. 83-88.

38. Горян Е. В., Горян К. В. Забезпечення прав пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень (порівняльне законодавство України та ЄС). *Часопис Академії адвокатури України*. 2011. № 13 (4). С. 101-106.

39. Гончаренко О.М. Міжнародне приватне право: навч. посіб. / О.М. Гончаренко. - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. - 392 с.

40. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України. *Український щорічник міжнародного права*. 2008. URL: <http://blogs.korrespondent.net/blog/users/3231532-vtrata-bahazhupryaviaperevezenniakh-ta-mizhnarodno-pravovi-normy>. (дата звернення: 06.08.2021).

41. Гук А. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень. *Юридичний журнал*. 2011. №12. С. 45-50.

42. Дараганова Н. В. Історичні передумови формування правового статусу працівників цивільної авіації України. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 3. С. 15-19.

43. Діковська І. Укладення договору повітряного перевезення. *Юридичний вісник*. 2010. № 12. С. 28 – 31.

44. Дімчев В.О. Основні напрямки лібералізації міжнародних повітряних перевезень в Туреччині. *Молодий вчений*. 2017. № 4. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2017_4_72 (дата звернення: 06.08.2021).

45. Зелениця В.А. Легальне визначення договору повітряного перевезення. *Юридичний вісник*. 2014. № 3. С.405–408.

46. Козирева В. П. Відповідальність перевізника в авіації. *Правовий тиждень*. 2016. № 3(89). С.

47. Корнійчук О.О. Нормативно-правова база здійснення митного контролю пасажирських перевезень у пунктах пропуску для повітряного сполучення. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету*. 2017 р. С.118-125.

48. Луць В.В. Договірне право України: сучасний стан і тенденції розвитку. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2010. № 2. С. 52–55.

49. Мамчук Л. В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Юридичний вісник*. 2012. № 3 (24). С. 27–31.

50. Мануїлова К. В. Міжнародна уніфікація норм про відповідальність за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення. *Митна справа*. 2014. № 6. С. 12-18.

51. Несімко О. Д. Особливості договору чартеру повітряного судна. *Вісник національного університету «Львівська політехніка»*. 2015. № 82. С. 179-185.

52. Оніщенко О.В. Договір повітряного перевезення: деякі цивільно-правові аспекти. *Юридичний вісник*. 2011. № 4 (13). С. 75–81.

53. Самойленко Г.В. Поняття та сутність правовідносин з перевезення пасажирів. 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. 120–130.

54. Старицька О.О. Правове регулювання договору міжнародного повітряного перевезення. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2009. № 4. URL: http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2009/statji_n4_13_2009/Staricka_81.pdf (дата звернення: 06.08.2021).

55. Степанюк М. С. Правове регулювання відшкодування шкоди при здійсненні міжнародних повітряних перевезень. *Правова просвіта*. 2017. № 12. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pravprs_2017_12_8 (дата звернення: 06.08.2021).

56. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. Київ: Знання, 2012. 318 с.

57. Сумкін С. О. Повітряні перевезення, як окремий інститут цивільного права. *Вісник Запорізького національного університету* № 3. 2014. URL: <http://www.law.journalsofznu.zp.ua/archive/visnik-2-2019/visnik-2-2019.pdf> (дата звернення: 05.08.2021)

58. Повітряне право: навч. пос. / За заг. ред. д-ра ю.н. В.В. Костицького - Дрогобич: Коло, 2011. 550 с.

59. Філіппов А. В. Особливості порядку подання позову до перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_jur_2016_2\(3\)_34](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_jur_2016_2(3)_34) (дата звернення: 06.08.2021).

60. Фрусевич О. В. Захист прав пасажирів у разі скасування або затримки рейсів. *Повітряне і космічне право*. 2014. № 1. С. 467-464.

61. Харитонов Є. О. Правове регулювання перевезень в Україні: навч. пос. Є. О. Харитонов, О.І. Харитонova, О.Г. Сафончик . Харків: Освіта, 2006. 250 с.

62. Хохленко В. М. Правові засади захисту прав пасажирів при перевезенні повітряним транспортом. *Dictum factum*. 2020. № 2 С. 97-106.

63. Шелудяков Р. С. Генеза міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень. *Актуальні проблеми політики: зб. праць*. Одеса. Фенікс. 2017. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/appol_2017_60_17 (дата звернення: 06.08.2021).

64. Шульженко Ф. П. Транспортне право. Навч. посіб. К.: КНЕУ. 2005. URL: <http://chitalka.net.ua/zmist/178.html> (дата звернення: 20.08.2021)

65. Юсупов Р.Ш. Сучасні тенденції нормативного регулювання перевезення пасажирів повітряним транспортом в Україні в контексті приватного права. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2015. С. 546 – 551.

66. EYE авіакомпанія. Загальні інформаційні відомості. 2021 р. URL: <https://vue.gov.ua/Авіакомпанія> (дата звернення: 20.09.2021).

67. Flyuia. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу. 2021 р.
URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/information/rules-and-regulations/carriage-rules> (дата звернення: 15.08.2021).

68. IATA Effective 1 Jun 2008, paper tickets are eliminated from IATA BSPs and BSP travel agencies will only have access to e-ticket IATA. 2008. URL: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>. 32. Access to Air Transport by Persons with Disabilities (дата звернення: 20.08.2021).

69. ICAO. - Montreal : ICAO, 1999. - (iii), 8 p. - (ICAO Circular ; 274). URL: http://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/Falp7/2012/Report/FALP7_Report_Ru.pdf (дата звернення: 20.09.2021).

70. Operation of Aircraft: Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation. P.1. International Commercial Air Transport - Aeroplanes ICAO. - 7th ed.- July 1998. - Montreal : ICAO, 1998. - xix, 80 p. - (International Standards and Recommended Practices) URL: https://www.verifavia.com/bases/ressource_pdf/299/icao-annex-6-part-i.pdf (дата звернення: 20.09.2021).

71. Speciale Raymond C/ Fundamentals of Aviation Law. Publisher: McGraw-Hill Companies, Inc., New York, NY 2006 URL: <http://ebooks.narotama.ac.id/%20Aviation%20Law/.pdf>. (дата звернення: 20.08.2021).

72. White Paper on European transport policy for 2011: time to decide. URL: http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (дата звернення: 20.08.2021).