

Л. С. Нецька,

кандидат юридичних наук, доцент

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7383-3586>

К. В. Тищенко,

здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня

ПРАВОВА ПРИРОДА ТА ЗМІСТ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Державний університет «Київський авіаційний інститут»

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: liubov.netska@npp.kai.edu.ua, 7404216@stud.kai.edu.ua

Метою статті є формування пропозицій для вдосконалення правового регулювання договору міжнародного повітряного перевезення як одного з найпоширеніших видів договорів. **Методи дослідження:** використано методи аналізу та синтезу для опрацювання наукових джерел, порівняльно-правовий, системно-структурний та логіко-юридичний – для тлумачення нормативно-правових актів та вивчення підходів до законодавчого регулювання повітряних перевезень в Україні відповідно до джерел міжнародного повітряного права. **Результати:** визначено актуальні питання договору міжнародного повітряного перевезення через призму аналізу особливостей правового регулювання, істотних умов, сторін, особливостей укладання договору перевезення багажу авіаційним транспортом та договору перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом; запропоновані відповідні зміни до національного законодавства з метою вдосконалення правового регулювання договірних відносин повітряного перевезення; сформульовано авторське визначення договору повітряного перевезення. **Обговорення:** загальні умови договорів міжнародного повітряного перевезення; визначення чітких та збалансованих істотних умов цих договорів задля забезпечення прав і обов'язків сторін; вплив міжнародних конвенцій на договори повітряного перевезення; співвідношення договору міжнародного повітряного перевезення та договору повітряного перевезення.

Ключові слова: договір міжнародного повітряного перевезення; договір перевезення вантажу авіаційним транспортом; договір перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом; істотні умови; авіаперевізник; вантажовідправник; пасажир.

Постановка проблеми та її актуальність.

Договір міжнародного повітряного перевезення є одним із поширених договорів про надання послуг та виконує регулятивну функцію разом з нормативно-правовими актами у сфері повітряних перевезень. Не дивлячись на те, що небо України залишається закритим для польотів цивільних повітряних суден у зв'язку з триваючою збройною агресією РФ проти України та введеним режимом воєнного стану [1], існує необхідність досліджувати договірні відносини у

сфері міжнародних повітряних перевезень, оскільки вони під впливом ряду обставин, викликів змінюються і зазнають впливу новітніх технологій. Наша держава має бути готовою до відновлення діяльності авіатранспорту, а отже й суб'єкти авіаційних перевезень повинні орієнтуватися на розширення змісту й регулятивних можливостей зазначеного договору та його різновидів. Бажано, щоб зміни у правовій природі та змісті договору міжнародного повітряного перевезення знаходили відображення

у законодавчому полі. Тому актуальними вбачаються дослідження, спрямовані на вдосконалення відповідного правового регулювання.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Ступінь вивченості теми можна охарактеризувати як доволі «високу», оскільки до неї постійно прикута увага науковців і практиків. Дана тема була предметом дослідження таких вчених, як: В. Луць, О. Дзера, І. Діковська, Н. Кузнецова, А. Матвєєва, О. Оніщенко, І. Приленський, В. Білоусов, І. Безлюдько, О. Дзюбенко та ін. Вони внесли значний внесок у дослідження істотних умов договору міжнародних повітряних перевезень, його характеристики, виокремлення специфічних ознак, а також проаналізували вплив законодавства, міжнародних договорів, конвенцій у сфері повітряних перевезень на договірні відносини та запропонували власні рекомендації щодо удосконалення правового регулювання, актуальні на час виконання своїх наукових розробок. Наразі зростаючі безпекові виклики, воєнні конфлікти, пандемії, екологічні ризики та зміни в навколишньому природному середовищі, новітні технології та розвиток цифрових послуг, потреби інклюзії накладають свій відбиток і на договори міжнародних повітряних перевезень, що вимагає вироблення нових підходів до їх змісту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналізуючи механізм правового забезпечення міжнародних повітряних перевезень, А. Матвєєва слушно виділяє в ньому приватно-правову та публічно-правову складову. Основна відмінність між ними полягає в тому, що «публічно-правова складова – це система угод у сфері повітряних перевезень у рамках міжнародного публічного права», а приватно-правова включає в себе норми права, якими регулюються приватні правовідносини між сторонами договору, тобто перевізниками та клієнтами з приводу перевезення пасажирів, багажу та вантажу [2, с. 222].

Отже, публічні правовідносини у сфері міжнародного повітряного перевезення виникають між державами щодо формування міжнародного сполучення та застосування повітряного простору, загальних питань організації міжнародних польотів повітряних су-

ден, а також діяльності ІКАО, яка заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року [3] і є спеціалізованою установою ООН. Зазначена конвенція розцінюється як юридичне підґрунтя для угод про встановлення сполучення між певними державами.

Разом з тим, варто згадати і Варшавську конвенцію для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 29 травня 1929 року. Як зазначає Т. Вепхвадзе, «на сьогоднішній день, у результаті розвитку цивільної авіації, Варшавська система застаріла і не відповідає сучасним вимогам повітряних перевезень. Її заміна на Монреальську систему є неминучою необхідністю, яка повинна бути здійснена державами в найближчий час». Ним проаналізовані дві конвенції та вказано переваги останньої. Зокрема, Монреальська конвенція 1999 р. внесла зміни до важливих положень Варшавської конвенції стосовно компенсації жертвам авіаційних катастроф. Ця угода відновлює вкрай необхідну єдність і передбачуваність правил, що стосуються міжнародних перевезень пасажирів, багажу і вантажів. При збереженні основних положень, які успішно слугували міжнародній авіатранспортній спільноті протягом кількох десятиліть (як Варшавська конвенція, Гвадалахарська, Римська), нова конвенція досягає необхідної модернізації в ряді ключових сфер. Вона захищає пасажирів, запроваджуючи сучасну дворівневу систему відповідальності та сприяючи швидкому відшкодуванню доведених збитків без необхідності тривалого судового розгляду. Монреальська конвенція укладена головним чином для того, щоб внести зміни до зобов'язань, що стосуються виплат сім'ям у разі смерті або поранення під час перебування на борту літака [4, с. 60]. Проте, ми вважаємо, що Варшавська конвенція також займає чільне місце серед міжнародно-правових актів, які регулюють вказані відносини у сфері перевезення повітряним транспортом. Викладене підтверджує, що норми конвенцій прямо впливають і на договори міжнародного повітряного перевезення, зокрема на їх істотні умови, особливо на зобов'язання авіаперевізника.

Приватні правовідносини у сфері міжнародного повітряного перевезення регулюються

уніфікованими цивільно-правовими нормами, які стосуються умов договорів транспортування багажу та вантажу, правил оформлення транспортної документації, визначення розміру відповідальності повітряного перевізника за дії, що встановлені виключним переліком, та порядку пред'явлення вимог до останнього. Такий регулятивний вплив забезпечується національними нормативно-правовими актами, зокрема Цивільним кодексом України (далі – ЦК України), Повітряним кодексом України (далі – ПК України) та ін.

Статтею 908 ЦК України визначено загальні положення про перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено зазначеним Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них [5].

Пунктом 78 ч. 1 ст. 1 ПК України визначено поняття «повітряне перевезення», відповідно до якого дане перевезення включає перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення.

І. Приленський вважає, що «повітряне перевезення можна визначити як перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що здійснюється повітряним судном», оскільки законодавець виділяє саме такий предметний склад [7].

Як зазначено у ч. 1 ст. 98 ПК України, повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником [6]. Проте, визначення поняття «договір перевезення повітряним транспортом» у національному законодавстві України відсутнє. На нашу думку, виявлена прогалина потребує заповнення, а тому бажано сформулювати таке поняття та надати йому нормативно-правове закріплення.

Проаналізувавши норми глави 64 ЦК України, можна дійти висновку, що поняття «договір перевезення повітряним транспортом» доцільно розкрити через ознаки низки дого-

ворів, які регулюють відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу та пошти. Ці договори відрізняються один від одного за такими ознаками, як суб'єктний склад, предмет тощо, але мають і багато спільного. Також зауважимо, що договір перевезення повітряним транспортом не охоплює всієї специфіки договору міжнародного повітряного перевезення, хоча передбачає особливості авіаперевізника, супутні (додаткові) послуги і ін.

Аналізуючи договір перевезення вантажу повітряним транспортом, можна стверджувати, що він двосторонній, оскільки відповідно до ч. 1 ст. 909 ЦК України, одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [5]. Як впливає із ст. 910 ЦК України, двостороннім є і договір перевезення пасажирів та багажу. Виконавцем вказаних договорів є авіаційний перевізник, згідно із п. 8 ч. 1 ст. 1 ПК України ним є суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом [6].

І. Безлюдько вважає, що «договором перевезення вантажу повітряним транспортом є договір, за яким одна сторона (повітряний перевізник) зобов'язується доставити повітряним шляхом довірений їй другою стороною (вантажовідправником або замовником) вантаж до аеропорту призначення у встановлені у договорі строки та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а замовник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату» [8, с. 12]. Отже, науковець пропонує як істотну умову цього договору визначати і строк доставки. Погоджуємося з такою позицією та уточнимо, що строк доставки визначається в індивідуальному порядку за згодою сторін або загальними транспортними статутами.

Як зазначає О. Дзюбенко, «не менш важливою істотною умовою договору перевезення вантажу повітряним транспортом є провізна плата» [9]. Згідно із ч. 2 ст. 99 ПК України та-

рифи на повітряні перевезення, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, які визначають обсяг оплати за повітряне перевезення та за пов'язані з ним послуги, а також умови здійснення такої оплати, включаючи винагороду та умови, запропоновані суб'єктам, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, визначаються авіаперевізниками в установленому ними порядку і оприлюднюються у формі, доступній користувачам.

Важливим також є питання відповідальності авіаперевізника у міжнародних перевезеннях. К. Гарновський зауважує, що Монреальська конвенція передбачає відповідальність перевізника, якщо той виконує вказівки вантажовідправника щодо розпорядження вантажем, не вимагаючи пред'явлення виданого останньому примірника авіавантажної накладної або квитанції на вантаж (ч. 3 ст. 12 Монреальської конвенції). Оцінюючи спосіб регулювання підстав відповідальності перевізника, зазначимо про відсутність положення, яке б встановлювало відповідальність перевізника за неповідомлення особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем. Ця проблема не другорядна, оскільки йдеться не лише про сам факт ненадання інформації, а й про більш суттєві наслідки, пов'язані з неефективністю акту розпорядження вантажем [10].

З цієї точки зору попереджувальна функція обов'язку перевізника є дуже важливою, оскільки особа, уповноважена розпоряджатися вантажем, повинна отримати повну інформацію про те, що відбувається з вантажем. У національному законодавстві України врегулювання даного питання відсутнє, що на нашу думку є прогалиною, яка потребує усунення.

У випадку внутрішнього чи міжнародного повітряного перевезення небезпечного вантажу (наприклад, радіоактивних матеріалів) обов'язковою умовою є страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів, а також надання авіаперевізнику необхідних документів з достовірною інформацією про небезпечний вантаж (ст. 7 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», по-

ложення Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»).

Вивчення правової природи договорів повітряного перевезення змушує зосередитися і на виді транспорту, яким здійснюється перевезення. Йдеться про повітряне судно певного виду і типу, яке має необхідні характеристики відповідності для виконання польотів. Вступаючи у відносини повітряного перевезення, пасажери, замовники чи вантажовідправники фактично погоджуються, здійснюючи оплату, на перевезення конкретним повітряним судном або і з можливим на його заміну. Отже, має значення, на якому повітряному судні буде здійснюватися перевезення. Як правило, у квитку пасажера чи авіаційній вантажній накладній вказується інформація про конкретний транспортний засіб (тип). Від характеристик цього засобу залежить і вартість перевезення. Зважаючи на сучасні повітряні судна, побудовані із застосуванням нових технологій та екологічних стандартів, та їхні можливості, суттєве значення може мати вибір повітряного судна для виконання перевезення.

Договір перевезення вантажу повітряним транспортом укладається в письмовій формі і підтверджується транспортною накладною (авіаційною вантажною накладною) у паперовому або електронному вигляді (п. 3 ч. 3 ст. 98 Повітряного кодексу України) [6]. Дане положення є дискусійним. Окремі дослідники стверджують, що відсутні підстави для визнання договору повітряного перевезення письмовим, адже такий документ під назвою «договір» не укладається. У наявності сторін є документи, які лише підтверджують факт укладання договору, а саме: квиток та багажна квитанція, частина квитка, накладна або квитанція на вантаж (можуть бути у формі електронних документів). Прихильником вказаного підходу є В. Луць, який у своїх наукових працях вказує, що «квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів сторін [11]. Натомість О. Оніщенко наголошує на формальності даного договору, 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, а тому договір перевезення повітряним транспортом є формальним договором [12].

З аналізу національного законодавства випливає, що предметом договору перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом є послуги у вигляді повітряного перевезення пасажирів та багажу повітряним судном на підставі відповідного договору (п. 78 ч. 1 ст. 1 ПК України) [6].

Загалом умови договору повітряного перевезення пасажирів і багажу додаються до пасажирського квитка. Вони перелічені у ч. 4 підрозділу 1 розділу III Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» [13].

Важливе значення при виконанні договору перевезення відіграє реєстрація багажу пасажирів. Так, п. 43 ч. 1 ст. 1 ПК України визначено, що під зареєстрованим багажем слід розуміти багаж пасажирів, прийнятий перевізником під свою відповідальність для перевезення та своєчасної доставки, на який перевізник оформив багажну квитанцію та видав багажну ідентифікаційну бирку [6]. Предметом договору перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом є не лише послуги з перевезення (транспортування) пасажирів та його багажу, а й інші супутні послуги, що забезпечують це перевезення. До таких послуг можна віднести забезпечення безпечного переміщення багажу, його навантаження та вивантаження, а також інші дії, що гарантують збереження багажу під час перевезення. Варто зазначити, що відповідно до п. 1 глави 1 розділу VII Авіаційних правил України пасажирів можуть надаватись додаткові послуги, зокрема експлуатант аеропорту або агент з обслуговування повинен забезпечити пасажирів в аеропорту візуальною та/або акустичною інформацією щодо: часу відправлення та прибуття повітряного судна; місця і часу початку та закінчення реєстрації на рейс; затримок або скасування рейсів та їх причин; способів і маршрутів переходу між терміналами аеропорту або проїзду між аеропортами та з аеропорту до

міста; правил та порядку проведення контролю на авіаційну безпеку, догляду пасажирів, їх ручної поклажі та багажу; загальних правил виконання пасажирів вимог, пов'язаних із прикордонним, митним, імміграційним, санітарно-епідеміологічним, ветеринарно-санітарним, фітосанітарним та іншими видами контролю; місця розташування кімнати матері та дитини, поста правоохоронних органів, довідкової, медпункту, вбиральні тощо; місця отримання багажу та дій пасажирів у разі затримки, пошкодження, знищення багажу [13].

У порівняльно-правовому дослідженні Монреальської конвенції та Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 261/2004 від 11 лютого 2004 року про запровадження спільних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів, та скасування Регламенту (ЄС) № 295/91 [15]. І. Девятникова зазначає, що «статтю 1(1) Регламенту надано авіапасажирів лише мінімальні права. Суд ЄС у справі Фолькертса підкреслив, що статтю 1(1) необхідно тлумачити разом зі статтями 4, 5, 6 Регламенту, які охоплюють три різні ситуації, коли авіапасажирів користуються мінімальними правами: коли їм відмовляють у посадці на борт проти їхньої волі (ст. 4); коли їхні рейси скасовуються (ст. 5); коли їхні рейси затримуються (ст. 6)» [14, с. 26]. Таким чином, Регламент встановлює певний пакет (вичерпний перелік) прав авіапасажирів. Шкода, завдана іншими діями авіаперевізника (наприклад, втрата багажу), не підпадає під дію Регламенту і засоби правового захисту можуть бути знайдені в національному законодавстві. Дослідниця також зауважує, що «на противагу цьому, Конвенція має значення лише в тій мірі, в якій вона регулює затримку повітряного перевезення пасажирів (ст. 19), межі відповідальності за затримку (ст. 22), підстави для пред'явлення позовів (ст. 29). Іншими словами, Конвенція охоплює і такі випадки, коли заподіяна шкода багажу, вантажу, смерть або тілесні ушкодження пасажирів. Регламент не регулює такі ситуації. Отже, застосування *ratione materiae* Конвенції відрізняється, оскільки вона застосовується до

різних прав авіапасажирів (крім затримки рейсу)» [15, с. 27].

На нашу думку, національне законодавство, зокрема ПК України та Авіаційні правила, містить аналогічні принципи щодо прав пасажирів, але з певними національними особливостями. Хоча чинні нормативно-правові акти України фокусують регулятивний вплив на захисті прав пасажирів під час перевезення, проте на рівні ПК України детально врегульовано також обов'язки перевізника щодо багажу, включаючи реєстрацію та відповідальність за його збереження.

Таким чином, підходи, закладені в Монреальській конвенції та європейському Регламенті, відображаються в українському законодавстві, але з урахуванням конкретних національних реалій, таких як більш детальне регулювання перевезення багажу та процедур, що забезпечують дотримання прав пасажирів.

У контексті дослідження доцільно проаналізувати сторони договору перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом. Пасажиром, згідно із п. 75 ч. 1 ст. 1 ПК України, є фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж. Наступним пунктом вказаного нормативно-правового акту визначено поняття «пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особа з інвалідністю», відповідно до якого ним є пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів, що безпосередньо впливає на обсяг наданих послуг авіаперевізником, а отже і на предмет досліджуваного договору [6].

Із змісту ч. 2 ст. 12¹ ПК України випливає, що як за договором внутрішнього, так і

міжнародного повітряного перевезення пасажирів можуть бути вищі посадові особи та офіційні делегації України та інших держав, групи спеціалістів для ліквідації наслідків стихійного лиха, авіаційних подій, транзитні пасажирів, особи, які зазнали стихійного лиха, знаходилися в зоні воєнного конфлікту, пандемії тощо. Існує специфіка і стосовно предмета договору міжнародного перевезення вантажу, оскільки практика свідчить про перевезення товарів гуманітарної допомоги з/до України згідно з актами Кабінету Міністрів України, тіл, останків (праху) померлих та ін.

На підставі викладеного договір повітряного перевезення можна визначити як договір, за яким авіаперевізник зобов'язується перевезти/доставити повітряним судном пасажирів, багаж, вантаж, пошту з місця (аеропорту) відправлення до місця (аеропорту) призначення у встановлені у договорі строки за встановлену плату. У випадку міжнародного повітряного перевезення аеропорт призначення буде за межами України. Для ширшого розуміння в Авіаційних правилах України міжнародне перевезення визначено як перевезення, під час якого пункт відправлення і пункт призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаження, розташовані або на території двох різних країн, або на території однієї країни, якщо узгоджену зупинку передбачено на території іншої країни.

Авіаційний перевізник зобов'язаний відмовити пасажирів в міжнародному перевезенні у разі відсутності в нього документів, необхідних для в'їзду в Україну чи для в'їзду або транзиту на/через територію іноземної держави з України. У такому разі він не несе відповідальності за відмову.

Як передбачено п. 11 ст. 100 ПК України, авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, в тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

Висновки. Правове регулювання міжнародних повітряних перевезень здійснюється на двох рівнях: публічно-правовому, який охоплює міжнародні конвенції, договори, та на приватно-правовому, який ґрунтується на засадах національного договірної права, індивідуальної угоди сторін у відносинах перевезень повітряним транспортом.

Доцільно у національному законодавстві у відповідності до вимог Монреальської конвенції передбачити відповідальність перевізника, який виконує вказівки вантажовідправника щодо розпорядження вантажем, не вимагаючи складання частини авіавантажної накладної або вантажної квитанції, за неповідомлення особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем.

З аналізу правової природи договору міжнародного повітряного перевезення висновується, що його істотними умовами є предмет, строк, ціна (вартість перевезення), місце відправлення і місце призначення (маршрут польоту), умови про відшкодування/компенсації та іншу відповідальність авіаперевізника.

Література

1. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. *Latifundist Media*. Квітень 2022. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2022-04/transport_oglyad_130422.pdf (дата звернення: 22.02.2025).

2. Матвєєва А.В., Лещенко В.А. Міжнародні угоди у сфері повітряного права: до питання правової визначеності. *Права людини в Україні: минуле, сьогодення, майбутнє*: тези доп. учасників II Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 10 груд. 2021 р.). С. 221-223. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20211210/article/view/matvieieva

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) від 07 груд. 1944 р. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995%20038> (дата звернення: 22.02.2025).

4. Tamar Vepkhvadze. International regulation of air carriage. *European Scientific Journal February*. Special edition vol. 8, № 2. 2012. Pp. 58-63.

5. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-IV>

[gov.ua/laws/show/435-15#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text) (дата звернення 22.02.2025).

6. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 22.02.2025).

7. Приленський І. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів повітряним транспортом за законодавством України. *Юридичний вісник*. 2021. Вип. 5. С. 115-122. DOI: <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i5.2254>

8. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03; Нац. акад. внутріш. справ України. Київ, 2005. 13 с.

9. Дзюбенко О.Л. Актуальні питання окремих видів договорів перевезення авіаційним транспортом. *Dictum Factum*. 2019. № 3. С. 3-11.

10. Konrad Garnowski. Liability for damage associated with the modification and withdrawal from the contract of carriage under international conventions and Polish law. *STUDIA IURIDICA TORUNIENSIA*. T. XXXII. 2023. P. 33-51. DOI: <https://doi.org/10.12775/SIT.2023.002>

11. Луць В.В. Договірне право України: сучасний стан і тенденції розвитку. *Наукові праці Національного авіаційного університету Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2010. № 2(11). С. 52-55. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.11.8533>

12. Оніщенко О.В. Договір перевезення повітряним транспортом: деякі цивільно-правові аспекти. *Наукові праці Національного авіаційного університету Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2009. № 4(13). С. 49-53.

13. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: наказ Державної авіаційної служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 22.02.2025).

14. Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення за-

гальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирам у разі відмови в посадці, відміні або тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) № 295/91»: Регламент Європ. Союзу від 11 лют. 2004 р. № 261/2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912#Text (дата звернення: 22.02.2025).

15. Ieva Deviatnikovaitė. The Monreal Convention of 1999 and Regulation № 261/2004 in the eucj and national case law. *Baltic Journal of Law & Politics* 11:1, 2018. 21–47. DOI: <https://doi.org/10.2478/bjlp-2018-0002>

References

1. Funktsionuvannya transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravovoho rezhymu voyennoho stanu. *Latifundist Media*. Kviten 2022. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2022-04/transport_oglyad_130422.pdf (data zvernennya: 22.02.2025).

2. Matvyeyeva A.V., Leshchenko V.A. Mizhnarodni uhody u sferi povitryanoho prava: do pytannya pravovyi vyznachenosti. *Prava lyudyny v Ukraini: mynule, s'ohodennya, maybutnye*: tezy dop. uchashnykiv II Vseukr. nauk.-prakt. konf. (Kharkiv, 10 hrud. 2021 r.). S. 221-223. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20211210/article/view/matvieieva

3. Konventsia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiyu (Chykazka konventsia) vid 07 hrud. 1944 r. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995%20038> (data zvernennya: 22.02.2025).

4. Tamar Vepkhvadze. International regulation of air carriage. *European Scientific Journal February*. Special edition vol. 8, № 2. 2012. Pp. 58-63.

5. Tsyvilnyy kodeks Ukrainy vid 16 sich. 2003 r. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (data zvernennya 22.02.2025).

6. Povitryanyy kodeks Ukrainy vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (data zvernennya 22.02.2025).

7. Prylensky I. Zahalna kharakterystyka dohovoru perevezennya pasazhyriv povitryanyim transportom za zakonodavstvom Ukrainy.

Yurydychnyy visnyk. 2021. Vyp. 5. S. 115-122. DOI: <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i5.2254>

8. Bezlyudko I.O. Dohovir perevezennya vanta-zhu povitryanyim transportom za tsyvil'nyim zakonodavstvom Ukrainy: avtoref. dys. ... kand. yuryd. nauk: 12.00.03; Nats. akad. vnutrish. sprav Ukrainy. Kyiv, 2005. 13 s.

9. Dzyubenko O.L. Aktualni pytannya okremykh vydiv dohovoriv perevezennya aviatsiynym transportom. *Dictum Factum*. 2019. № 3. S. 3-11.

10. Konrad Garnowski. Liability for damage associated with the modification and withdrawal from the contract of carriage under international conventions and Polish law. *STUDIA IURIDICA TORUNIENSIA*. T. XXXII. 2023. P. 33-51. DOI: <https://doi.org/10.12775/SIT.2023.002>

11. Luts V.V. Dohovirne pravo Ukrainy: suchasnyy stan i tendentsiyi rozvytku. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiynoho universytetu Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. Kyiv: NAU, 2010. № 2(11). S. 52-55. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.11.8533>

12. Onishchenko O.V. Dohovir perevezennya povitryanyim transportom: deyaki tsyvil'no-pravovi aspekty. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiynoho universytetu Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. Kyiv: NAU, 2009. № 4(13). S. 49-53.

13. Pro zatverdzhennya Aviatsiynykh pravyl Ukrainy «Pravyla povitryanykh perevezen ta obsluhovuvannya pasazhyriv i bahazhu»: nakaz Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrainy vid 26 lyst. 2018 r. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (data zvernennya: 22.02.2025).

14. Rehlament (YES) № 261/2004 Yevropeyskoho Parlamentu ta Rady «Shchodo vstanovlennya zahalnykh pravyl v haluzi kompensatsiyi ta spryannya pasazhyram u razi vidmovy v posadtsi, vidmini abo tryvaliy zatrymtsi aviareysu i pro vidminu Rehlamentu (YEES) № 295/91»: Rehlament Yevrop. Soyuzu vid 11 lyut. 2004 r. № 261/2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912#Text (data zvernennya: 22.02.2025).

Liubov Netska, Karina Tyshchenko

LEGAL NATURE AND CONTENT OF THE CONTRACT OF INTERNATIONAL AIR CARRIAGE

State University «Kyiv Aviation Institute»

Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine

E-mails: liubov.netska@npp.kai.edu.ua, 7404216@stud.kai.edu.ua

The purpose of the article is to formulate proposals for improving the legal regulation of the contract of international air carriage as one of the most common types of contracts. **Research methods:** methods of analysis and synthesis were used to process scientific sources, comparative law, system-structural and logical-legal - to interpret regulatory legal acts and study approaches to the legislative regulation of air transportation in Ukraine in accordance with the sources of international air law. **Results:** the current issues of the international air carriage contract were identified through the analysis of the features of legal regulation, essential conditions, parties, and features of concluding a contract for the carriage of baggage by air and a contract for the carriage of a passenger and baggage by air; relevant amendments to national legislation are proposed in order to improve the legal regulation of contractual relations of air transportation; the author's definition of an air transportation contract is formulated. **Discussion:** general terms and conditions of international air carriage contracts; determination of clear and balanced essential terms of these contracts to ensure the rights and obligations of the parties; the impact of international conventions on air carriage contracts; the relationship between the international air carriage contract and the air carriage contract.

Key words: contract of international air carriage; contract of carriage of cargo by air; contract of carriage of passengers and baggage by air; essential conditions; air carrier; consignor; passenger.

Стаття надійшла до редакції 03.03.2025