



УДК 347.426.6:656.04(045)

ORCID ID 0000-0002-4022-4231

DOI <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2020-2-7-97-106>

*Хохленко Віра Миколаївна,  
старший викладач кафедри кримінального права  
юридичного факультету  
Інституту управління, технологій та права  
Державного університету інфраструктури та  
технологій,  
м. Київ, Україна*

## ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

**Анотація.** В статті досліджено правове забезпечення відповідальності авіаперевізника, охарактеризовано механізм захисту прав пасажирів під час здійснення авіаперевезень та проаналізовано його ефективність.

**Ключові слова:** авіаперевезення; авіаперевізник; правове регулювання; затримка авіарейсу; компенсація; стягнення компенсації; пасажир.

**Annotation.** The article defines the legal regulation of relations during the recovery of compensation for flight delay, flight cancellation or denial of boarding, as well as identifying complications and problems faced by passengers in the recovery of such compensation due to lack of legal regulation and possible ways. elimination of relevant obstacles in the exercise of this right by passengers.

The article states that it is possible to apply for compensation for damages in connection with the cancellation of transportation, delay or cancellation of the flight both in court and out of court (directly to the airline). In the event of unforeseen situations during air travel, the airline responsible for the flight must compensate you for the inconvenience. It is important to take into account the fact that when filing a written claim against the carrier and / or a civil lawsuit in court, you should duly substantiate your claims to prove the fact of delay, cancellation of the flight, the fact of overbooking, etc. It is necessary to remember about receipt, drawing up of such proofs at the moment of violation, accordingly to demand at once to provide the above-stated documents / to make the corresponding acts and to keep them. In particular, you must obtain written confirmation of the event itself, as well as save the ticket and all evidence of your service costs (food, travel, accommodation), which by law must be carried out not by you, but still the carrier.

We believe that the Aviation Rules and the Air Code of Ukraine should clearly state the consequences of non-compliance or improper compliance by the parties to the contract, permissible forms and methods of protection of both violated rights and legally protected interests of passengers, among which the main should be compensation. Since in a specific legal relationship for the carriage of a passenger by air it is impossible to determine all the subjective rights and legal obligations that would constitute the content of the contract of carriage, it is the legally protected interests of the person arising from his civil law status, and is the link between benefits

*and subjective rights that ensure the full protection of passengers' rights in the broadest sense and the possibility of their civil protection. And such a position must be enshrined in law.*

*It should be noted that the Aviation Rules provide for compensation both in the form of the provision of certain services and the amounts paid, the amount of which is calculated based on the cost of transportation, which the passenger could not use. The amount of compensation may include the documented costs of the passenger related to the delay in transportation, if the passenger for good reasons could not continue the trip, which in any case may not exceed the norms set by the carrier and should not exceed the ticket price. or its unused part in the relevant service class on the flight between the place where the delay occurred and the destination. Accordingly, the Montreal Convention stipulates that the carrier's liability in the event of a flight delay in respect of each passenger is limited to the amount of 4,69416 special drawing rights. And in the event of a dispute, the Ukrainian court will face the dilemma of determining the amount of compensation under the Aviation Rules or the Montreal Convention, and the decision may be made under the Aviation Rules.*

**Key words:** air transportation; air carrier; legal regulation; flight delay; compensation; recovery of compensation; passenger.

**А**наліз досліджень і публікацій. Окремі питання правового регулювання перевезень пасажирів авіаційним транспортом розглядалось у роботах українських науковців: І. О. Безлюдько, І. А. Діковської, О. В. Оніщенко, О. П. Радчук, Н. В. Флик та зарубіжних авторів. Однак окремого і детального дослідження правового регулювання стягнення компенсації за відмову у посадці, відміні та затримку авіаційного рейсу до цього часу не проводилося.

**Метою** статті є встановлення стану нормативної регламентації захисту прав пасажирів при перевезенні авіатранспортом. Для досягнення мети були поставлені такі завдання: охарактеризувати відповідальність авіаперевізника у разі відмови у посадці, затримки чи скасування рейсу; проаналізувати правові засади захисту прав пасажирів при затримці чи скасуванні авіарейсу; внести пропозиції з удосконалення механізму забезпечення прав пасажирів.

**Постановка проблеми.** Безпечне та вчасне перевезення людей повітряним транспортом є складним і важливим завданням для кожного авіаперевізника. Сучасний пасажир вимагає надання якісних послуг з перевезення та забезпечення безпеки під час подорожі. Для того, щоб відповідати високим вимогам до перевезення пасажирів та багажу, авіаперевізники повинні не тільки підвищувати стандарти з надання послуг за договором міжнародного повітряного перевезення, а й компенсувати завдані пасажирам збитки у наслідок затримки чи скасування рейсів.

**Виклад основного матеріалу.** Авіаційні перевезення відіграють значну роль у міждержавному перевезенні людей, а також забезпечують можливість налаштувати та розвивати зв'язки фактично з усіма державами. Нормативне регулювання відповідальності авіаперевізників перед пасажирами здійснюється низкою міжнародних міжнародних конвенцій та регламентів, до яких

приєдналася й Україна, а саме: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята 28 травня 1999 р. (Монреальська Конвенція); Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р., ратифікована Українською РСР прийнята 14 серпня 1959 р. за № 995-181 (Варшавська Конвенція 1929 р.); Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Гаазький Протокол 1955 р.) та Регламент (ЄС) 261/20042 «Про встановлення загальних правил в області компенсації і сприяння пасажирів в разі відмови в посадці, скасування або тривалій затримці авіарейсу». Авіаційні перевезення авіаперевізниками України врегульовані також Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу, затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 р. за № 1239, нормами Повітряного кодексу України, Законом України «Про захист прав споживачів», Цивільним кодексом України та правилами авіаперевізника (правила, інструкції та положення, встановлені перевізником, які використовуються під час перевезення пасажирів та/або багажу, у тому числі правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, правила застосування тарифів, стандарти з обслуговування пасажирів і багажу, порядок розгляду претензій).

Основним спеціальним галузевим нормативно-правовим актом, який регулює загальні умови перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, забезпечення безпеки польотів та якості обслуговування пасажирів є Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу (далі - Авіаційні правила). Авіаційні правила були розроблені з урахуванням положень Монреальської Конвенції, Варшавської Конвенції, Гаазького Протоколу та правила IATA- Міжнародної асоціації повітряного транспорту (International Air Transport Association). При розробленні Авіаційних правил до уваги були взяті також положення Регламенту ЄС 261/20042 «Про встановлення загальних правил в області компенсації і сприяння пасажирів в разі відмови в посадці, скасування або тривалій затримці авіарейсу і про скасування Регламенту (ЄС) N 295/91» (далі – Регламент 261/2004), що діє на території Європейського союзу і яким керуються всі авіакомпанії, зареєстровані в ЄС, або які виконують рейси з європейських аеропортів та інші авіаперевізники під час рейсів до /або з Європи.

Авіаційні правила визначають також відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання умов договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, зокрема й відповідальність за відмову у посадці, затримку чи скасування рейсу.

Права пасажирів у разі відмови у посадці, затримці чи скасуванні рейсу визначені розділом XV Авіаційних правил. Положення розділу XV Авіаційних правил застосовуються до пасажирів регулярних та чартерних рейсів, яким відмовлено у перевезенні або рейс яких скасовано чи затримано за умови, що пасажир має підтвержене бронювання на відповідний рейс та, за винятком випадку скасування, присутній для проходження реєстрації у час, передбачений правилами авіаперевізника та письмово повідомлений, або, якщо час реєстрації не зазначено, не пізніше ніж за 45 хвилин до часу відправлення чи бронювання

рейсу, який було затримано/перенесено авіаперевізником або фрахтувальником повітряного судна (туроператором) на інший рейс, незалежно від причин.

Авіаперевізник може відмовити у посадці на рейс пасажиром у випадку овербукінгу, тобто у випадку так званого «рейсу з надлишком броні». Поняття «овербукінгу» є порівняно новим явищем у сфері цивільної авіації. Аналіз ринку авіаперевезень пасажирів засвідчив, що на будь-який рейс завжди припадає кілька відсотків пасажирів, які забронювавши політ, з особистих причин не прибувають для відльоту на визначену дату. Щоб не літати напівпорожнім літаком, авіаперевізники продають квитків більше, ніж повітряне судно може вмістити. Також, поняття овербукінгу використовують і в тому випадку, коли перед вильотом перевізники змінюють технічно несправний літак на новий, який поступається пасажиромісткістю першому.

Овербукінг по суті, є відмовою авіакомпанії від перевезення пасажиром. У разі настання такого випадку застосуванню підлягають положення, що регулюють порядок надання компенсації пасажиром у разі скасування, відмови в перевезенні, визначений як Авіаційними правилами так і Повітряним кодексом України.

У разі, якщо авіаперевізник відмовляє пасажиром у посадці на рейс, він зобов'язаний спочатку знайти пасажирів, готових добровільно відмовитися від свого підтверженого бронювання в обмін на винагороду. Крім виплати винагороди авіаперевізник зобов'язаний запропонувати такому пасажиром на вибір відшкодування впродовж семи днів повної вартості квитка за ціною, за якою його придбано чи за невикористану частину квитка та за використану частину або частину квитка, якщо рейс більше не задовольняє потреби пасажиром, а також забезпечити (за потреби) зворотний рейс до початкового пункту відправлення за першої можливості та зміну маршруту, яка має здійснюватися за відповідних транспортних умов - до кінцевого пункту призначення за першої можливості чи до кінцевого пункту призначення у пізніший час за бажанням пасажиром та за умови наявності вільних місць.

Якщо авіакомпанія не знаходить пасажирів, які згодні добровільно відмовитися від подорожі цим рейсом, або їх кількість є недостатньою, перевізник має право відмовити пасажиром в перевезенні проти його волі з компенсацією у таких розмірах: – 250 євро – для рейсів дальністю до 1500 кілометрів, 400 євро – для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів та 600 євро – для рейсів дальністю понад 3500 кілометрів. Під час визначення відстані за основу береться останній пункт, у якому було відмовлено від перевезення або невиконано рейс авіаперевізником, який було раніше заплановано.

Авіаперевізник має право зменшити розмір компенсації, зазначеної у пункті 6 ст.104 ПК, на 50 %, якщо пасажиром пропонується заміна маршруту перевезення до його пункту призначення альтернативними рейсами, час прибуття яких не перевищує запланованого: дві години - для рейсів дальністю 1500 кілометрів або менше; три години - для рейсів дальністю понад 1500 до 3500 кілометрів; чотири години - для рейсів, не зазначених у другому та третьому абзацах цього пункту.

У випадку скасування рейсу пасажиром має бути запропоновано відшкодування повної вартості квитка, компенсацію (250 євро - для рейсів

дальністю 1500 кілометрів або менше; 400 євро - для рейсів дальністю понад 1500 до 3500 кілометрів; 600 євро - для рейсів дальністю понад 3500 кілометрів), а також за потреби забезпечити зворотний рейс у початковий пункт відправлення за першої можливості та зміну маршруту до кінцевого пункту призначення - за першої можливості або у пізніший час за бажанням пасажирів та за наявності вільних місць).

Пасажири мають право на компенсацію тільки у тому разі, якщо їх не поінформовано про скасування рейсу: за два тижні до запланованого часу відправлення; у період не більше ніж за два тижні і не менше ніж за сім днів до запланованого часу відправлення і запропоновано зміну маршруту, що дасть змогу вирушити з пункту відправлення не пізніше ніж за дві години до запланованого часу відправлення та прибути до кінцевого пункту призначення не пізніше ніж через чотири години після запланованого часу прибуття; менше ніж за сім днів до запланованого часу відправлення і запропоновано зміну маршруту, що дасть змогу вирушити з пункту відправлення не пізніше ніж за годину до запланованого часу відправлення та прибути до кінцевого пункту призначення не пізніше ніж через дві години після запланованого часу прибуття.

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

У випадку затримки рейсу пасажирам має бути запропоновано сприяння, аналогічне у випадку з скасуванням рейсу, яке передбачає прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити повідомлення електронною поштою. Якщо затримка рейсу перевищує п'ять годин, пасажирам має бути запропоновано обслуговування, яку передбачає відшкодування повної вартості квитка та зміну маршруту.

Якщо виконання затриманого рейсу відкладається на день, наступний за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, перевізник повинен надати пасажирам номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом аеропорт - готель - аеропорт.

Компенсація за затримку в жодному разі не перевищуватиме вартості квитка або його невикористаної частини у відповідному класі обслуговування на рейс між місцем, де була затримка, і місцем призначення.

Харчування та напої надаються за встановленими перевізником нормами, а не за потребами пасажирів, а дзвінки та електронні повідомлення забезпечуються тоді, коли для цього є технічна можливість. Якщо такого обслуговування перевізником не було надано, то еквівалент речей першої необхідності, як правило, становить 50 доларів США. Цю суму можна додатково вимагати від перевізника у випадку порушення правил надання обслуговування пасажирів при

затримці рейсу. Якщо пасажир поніс більше витрат під час очікування затриманого рейсу, при пред'явленні доказів компенсація може бути більшою, але за умови що такі витрати не будуть визнаватись неспівмірними [4, с.6].

До суми компенсації може включатися шкода, заподіяна внаслідок затримки рейсу під час перевезення пасажирів. Монреальська конвенція та Авіаційні правила передбачають межі відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки рейсу стосовно кожного пасажира і обмежується сумою у 4 694, встановлених Міжнародним валютним фондом, спеціальних прав запозичення, що за курсом перерахунку становить 7 228,9 доларів США, відповідно до якого 1 СПЗ (SDR — Special Drawing Right) становлять близько 1,37 долара США. Сума СПЗ перераховується в національну валюту та публікується на офіційному сайті НБУ) [4, с.6].

Тобто, авіаперевізник зобов'язаний забезпечити харчуванням, напоями та забезпечити телефонні дзвінки. Проте, ні в Авіаційних правилах та ні в Повітряному кодексі не визначена процедура надання цього сприяння. Стає незрозумілим, чи за вказаним сприянням необхідно звернутися до представника авіакомпанії чи придбати харчування за рахунок пасажира з подальшим зверненням до авіаперевізника з метою відшкодування понесених витрат.

Норми щодо захисту прав пасажирів при затримці чи скасуванні рейсу були запозичені з Регламенту № 261/2004 «Про встановлення загальних правил в області компенсації і сприяння пасажирам в разі відмови в посадці, скасування або тривалій затримці авіарейсу» (далі – Регламент 261/2004). На момент адаптації Регламенту № 261/2004 в Повітряний кодекс України та Авіаційні правила, *acquis communautaire* вже передбачало право авіапасажирів на грошову компенсацію за затримку авіарейсу понад 3 годин згідно з Регламенту № 261/2004 та європейською судовою практикою, в тому числі рішеннями Європейського суду Справедливості (European court of Justice). Законодавство України адаптувало Регламент № 261/2004 і відповідно регламентувало право на отримання грошової компенсації пасажиром в разі скасування рейсу, однак право на грошову компенсацію у разі затримки авіарейсу відсутнє. Як зазначив Європейський суд Справедливості, Регламент N 261/2004 має за мету забезпечення високого рівня захисту авіапасажирів незалежно від того чи їх рейс був скасований чи затриманий, оскільки ці обидва випадки призводять до аналогічних проблем та незручностей при користуванні авіатранспортом [9]. Таким чином, Європейський суд Справедливості наголошує, що не може вважатися, що пасажир чиї рейси затримуються не мають права на грошову компенсацію. Враховуючи те, що метою Регламенту № 261/2004, розділу XIII Повітряного кодексу України та є посилення захисту авіапасажирів шляхом компенсації їх втрат та незручностей, понесених під час повітряного перевезення, ситуації з пасажирами чиї рейси затримані мають прирівнюватися до випадків з пасажирами чиї рейси скасовані [9]. Європейський суд Справедливості звертає увагу на те, що Регламент N 261/2004 прагне забезпечити компенсацію втрат у негайній та стандартизованій манері та у різних формах з метою відновлення втрат, яких зазнали авіапасажири у зв'язку з втратою часу. З огляду на те, що відновити втрачений час неможливо, його

компенсація може бути здійснена лише в грошовій формі. Тому, втрат зазнають як і пасажирів чиї рейси було скасовано, так і пасажирів чиї рейси було затримано. Ці втрати в обох випадках - це є втрати часу. Тому обидві групи пасажирів опиняються в аналогічних ситуаціях, що дає їм однакові права на грошову компенсацію в розумінні Регламенту № 261/2004 [9].

Тобто, якщо пасажирів затриманих авіа рейсів не будуть мати права на грошову компенсацію, вони будуть зазнавати дискримінації, оскільки вони страждають від такої самої втрати часу як і пасажирів, чиї рейси було скасовано. При цьому не можливо знайти жодних аргументів, щоб обґрунтувати такий різний підхід до пасажирів затриманих та скасованих рейсів. Оскільки втрати, яких зазнають пасажирів скасованих та затриманих на довгий час рейсів є аналогічними і надання лише одним з них права на грошову компенсацію призводить до порушення принципу рівності правосуддя, який чітко закріплений в статті 24 Конституції України та ст. 9 Закону України «Про судоустрій і статус суддів», а також порушує мету Регламенту N 261/2004, розділу XIII Повітряного кодексу України, розділу XV Авіаційних правил [9].

Важливо зауважити, що захист прав пасажирів у випадку затримки чи скасування рейсу по Регламенту № 261/2004 не поширюється на рейси за межами ЄС. Тобто, захист прав пасажирів по Регламенту не працюватиме на території Євросоюзу в разі: якщо рейс був з-за меж ЄС всередину Євросоюзу і оператором була не ЄС-авіакомпанія. Скористатися правами, відповідно до закону ЄС про права авіапасажирів можна у випадках: - якщо перевезення здійснюється всередині ЄС і не залежно від авіакомпанії, яка є його оператором; якщо рейс прибуває в ЄС, а оператор - компанія з країн ЄС; - якщо рейс відправляється з ЄС в не-ЄС країну і не важливо, яка авіакомпанія є його оператором.

Щоб отримати відшкодування збитків по Регламенту 261/2004, слід подати відповідну заяву на сайт авіакомпанії, та заповнити спеціальну форму. Для цього необхідно зберегти всі документи, які підтверджують факт затримки або скасування рейсу. Якщо пересадка з одного рейсу на інший йде по одній броні і пасажир спізнюється на другий рейс через скасування першого, перевізник повинен або відшкодувати вартість квитків всього ланцюжка бронювання, або запропонувати альтернативу дістатися до пункту призначення. Якщо рейс скасували в аеропорту і пасажир очікує на альтернативний рейс, йому повинні забезпечити ті ж умови, що й у випадку із затримкою вильоту.

Повернення коштів за невикористаний квиток або його частину авіаперевізник здійснює за місцем придбання квитка або в головному офісі авіаперевізника (офісі з продажу перевезень авіаперевізника) і в тій валюті, у якій квиток було оплачено. Повернення коштів в Україні авіаперевізник здійснює в національній валюті. Повернення коштів у представництвах авіаперевізника в інших країнах здійснюється відповідно до законодавства країни місцезнаходження представництва.

Примусове повернення коштів або перебронювання без застосування штрафних санкцій здійснюється у випадках: скасування, перенесення, затримки рейсу (авіаперевізник може зменшити час затримки, зазначений у пункті 3 глави 4 розділу XV Авіаційних правил), на який у пасажира заброньовано місце та

оформлено квиток; неправильного оформлення перевізних документів з вини авіаперевізника або його агента з продажу; заміни класу обслуговування або типу повітряного судна; неможливості надати пасажиру місце відповідно до бронювання; незабезпечення авіаперевізником стикування з рейсом, на який пасажир має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що і попередній; відмови в перевезенні через несплату пасажиром тарифу, державних зборів, податків чи зборів (такс) у разі зміни тарифів або правил їх застосування порівняно з тими, що діяли на день відправлення пасажирів з початкового аеропорту, зазначеного у квитку; використання авіаперевізником свого права відмови в перевезенні з причин, зазначених у пунктах 1, 7 розділу X цих Авіаційних правил; смерті пасажирів або членів його сім'ї, хвороби пасажирів або членів його сім'ї, що подорожують разом із ним, за наявності належно оформлених підтверджувальних документів; в інших випадках відмови пасажирів від повітряного перевезення або відмови авіаперевізника у перевезенні пасажирів, що сталися з вини авіаперевізника.

У разі примусового повернення сума коштів, що повертається пасажирів, має дорівнювати: якщо жодну частину квитка не використано, - сумі, що дорівнює повній вартості квитка за ціною, за якою його було придбано; якщо було використано будь-яку частину квитка, - сумі, що дорівнює тарифу за невикористану частину перевезення в один бік та невикористані державні збори, податки, аеропортові збори (такси) і невикористані збори (такси) авіаперевізника від місця, де сталася відмова від перевезення, до місця призначення.

Перевезення на інший рейс у разі запізнення пасажирів на рейс, на який він має підтвержене бронювання, через запізнення прибуття попереднього рейсу (у разі оформлення перевезення окремими перевізними документами) здійснюється без штрафних санкцій.

Згідно з Розділом XV Авіаційних правил, якщо перевізник анулює рейс або вчинить так, що пасажир не встигне на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс, то перевізник зобов'язаний (за вибором пасажирів): перевезти пасажирів до місця призначення своїм наступним рейсом, на якому є вільне місце у сплаченому пасажирів класі обслуговування, або перевезти пасажирів до місця призначення за іншим маршрутом своїми рейсами або рейсами іншого перевізника, або наземним транспортом, або повернути пасажирів суму квитків.

Необхідно також зазначити, що відповідальність авіаперевізника є обмеженою і передбачено цілий ряд випадків коли він звільняється від відповідальності. А саме: перевізник не зобов'язаний сплачувати компенсацію, якщо він може надати підтвердження того, що причиною скасування рейсу була дія надзвичайних обставин або непереборної сили, яким не можна було запобігти, навіть якби було вжито всіх заходів. Згідно Авіаційних правил, надзвичайні обставини - обставини, які призводять до тривалої затримки або скасування одного або більше рейсів. Надзвичайними обставинами є, зокрема, але не виключно, військові дії, масові безлади, диверсії, ембарго, пожежі, паводки чи інші стихійні лиха, вибухи, дії чи бездіяльність державних органів,



страйки, технічні перешкоди, що виникли внаслідок відмови та збоїв, несправностей систем електропостачання, зв'язку, комунікацій, обладнання, програмного забезпечення.

У своєму рішенні Європейський Суд Справедливості зазначив, що надзвичайна ситуація повинна тлумачитися таким чином, що технічна проблема в літаку, що може призвести до скасування рейсу, не покривається концепцією «надзвичайних обставин» у розумінні цього положення, за винятком випадку, коли ця проблема походить з подій, які за своїх характером і походженням не є властивими нормальному здійсненню діяльності авіаційного перевізника та знаходяться поза його контролем». Тобто мова може йти про закриття аеропортів, аеронавігаційну перевантаженість, політичну нестабільність, суворість негоди, безпекові ризики та страйки, тобто події, що є поза розумним контролем перевізника. Монреальська конвенція звільняє перевізника від відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо останній доведе, що він, його службовці й агенти вжили всіх заходів, які могли би бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів [3, с.463].

З метою захисту порушених прав пасажирів у зв'язку з відмовою у посадці, затримкою чи скасування авіарейсу можна подати скаргу (претензію) до авіакомпанії. Будь-яку претензію щодо неналежного перевезення пасажирів або багажу можна подати авіаперевізнику письмово та вручено або відправлено у строки, передбачені Монреальською конвенцією та чинним законодавством України. Та потрібно зазначити, що найпоширенішою помилкою позивачів при пред'явленні претензій та позовів до авіаперевізника є посилання на Монреальську конвенцію, яка відповідно до статусу Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень не вступила в силу, оскільки її не ратифіковано навіть мінімально необхідною кількістю країн для набрання нею чинності [12]. Таким чином, відносини міжнародного повітряного перевезення надалі продовжують регулюватись Варшавською конвенцією та Авіаційними правилами та Повітряним кодексом України.

**Висновок.** Вважаємо, що саме в Авіаційних правилах та в Повітряному кодексі України мають бути чітко закріплені наслідки невиконання чи неналежного виконання сторонами умов договору, допустимі форми та способи захисту як порушених прав, так і охоронюваних законом інтересів пасажирів, серед яких основними мають бути відшкодування шкоди (у тому числі моральної (немайнової)). Підтримуємо позицію Абрикосової Д.С., що оскільки у конкретному правовідношенні з перевезення пасажирів повітряним транспортом неможливо здійснити визначення всіх суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, які б склали зміст договору перевезення, саме охоронювані законом інтереси особи, які впливають із його цивільно-правового статусу, і є сполучною ланкою між благами та суб'єктивними правами, що забезпечують повноту охорони прав пасажирів у широкому розумінні та можливість їх цивільно-правового захисту. І така позиція повинна знайти своє нормативне закріплення на рівні закону [1, с.88].

**Література:**

1. Абрикосов Д.С. Застосування форм та способів цивільно-правового захисту прав та охоронюваних законом інтересів за договором повітряного перевезення. Науковий вісник Херсонського державного університету.- Випуск 1. Том 1. 2016.- 85-89 ст.
2. Абрикосов Д.С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. Вісник Запорізького національного університету. №3. 2014. 74-84 ст.
3. Г.В. Цірат Регулювання затримки рейсу за Монреальською конвенцією 1999 року та правилами перевезення пасажирів та багажу Держава і право. Випуск 56.- 462-467 ст.
4. Гук А. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень. URL: [http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2367/Нук\\_Pozovy%20pasazhuviv%20do%20aviapereviznykiv.pdf?sequence=3&isAllowed=y](http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2367/Нук_Pozovy%20pasazhuviv%20do%20aviapereviznykiv.pdf?sequence=3&isAllowed=y).
5. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р., ратифікована Українською РСР від 14 серпня 1959 р. за № 995-181. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_181#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text).
6. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята 28 травня 1999 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text).
7. Радчук О.П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. URL: [file:///C:/Users/User/Downloads/FP\\_index.htm\\_2015\\_2\\_26%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/FP_index.htm_2015_2_26%20(1).pdf).
8. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page>.
9. Пояснювальна записка до проекту Закону України "Про внесення змін до статті 106 Повітряного кодексу України (щодо адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GH6LG00A.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH6LG00A.html)
10. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу (затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 р. за № 1239
11. Радчук О. П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. Форум права. 2015. № 2. С. 144-151.
12. Регламент (ЄС) 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Про встановлення загальних правил в області компенсації і сприяння пасажирів в разі відмови в посадці, скасування або тривалій затримці авіарейсу і про скасування Регламенту (ЄС) N 295/91». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912/card4#History](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912/card4#History)
13. Статус Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954\\_009](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_009).
14. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень. К.: Знання. 2012. – 318 с.