

**Денисюк М.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

Науковий керівник: Троцюк Н.В., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ В СИСТЕМІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИХ ДОГОВОРІВ**

У зв'язку з військовою агресією російської федерації та введенням 24 лютого 2022 року воєнного стану на території України Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (далі – ДП «Украерорух») призупинило надання послуг з обслуговування повітряного руху цивільним користувачам повітряного простору України через високий ризик авіаційній безпеці для цивільної авіації. Через чотири дні ДП «Украерорух» в засобах масової інформації повідомило про настання форс-мажорних обставин через широкомасштабну воєнну агресію РФ проти України, унаслідок чого виконання договорів, контрактів, угод та інших актів у авіаційній сфері стає неможливим [1, с. 5]. Проте, незважаючи на ситуацію, яка сьогодні склалася в Україні, дослідження правового регулювання договору повітряного перевезення в системі цивільно-правових договорів залишається актуальним, адже у післявоєнні роки перед державою постане одне із завдань – якнайшвидше відновлення авіаційних перевезень.

Зауважимо, що згідно ч. 1 ст. 908 Цивільного кодексу України, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Договір перевезення повітряним транспортом або договір повітряного перевезення займає далеко не останнє місце в системі цивільно-правових договорів. Даний вид договору є основним у системі засобів правового регулювання відносин перевезення, однак має деякі специфічні ознаки, пов'язані насамперед із видом транспорту, яким здійснюється безпосередньо перевезення [2].

Одне з найбільш визначних місць у правовому регулюванні відносин перевезення займає Цивільний кодекс України (далі – ЦК України), саме тому всі норми, які містяться в інших законодавчих і нормативних актах, зокрема, норми і Повітряного кодексу України відповідають йому, окрім тих випадків, коли ЦК України передбачає можливість врегулювання відносин з перевезення іншим способом передбаченим законом. Діяльність користувачів повітряного простору України, в тому числі і в галузі повітряних перевезень, регулюється насамперед Повітряним кодексом України, Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, Правилами повітряного перевезення вантажу та іншими міжнародними нормативними актами.

Проаналізувавши норми, що вміщує Глава 64 ЦК України [2], можемо зробити висновок, що поняття «договір перевезення» можна розкрити через низку договорів, які регулюють відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу, пошти. Такі договори відрізняються один від одного за таким ознаками, як суб'єктний склад, предмет тощо.

Так, наприклад, якщо говорити про договір перевезення вантажу повітряним транспортом, то можна сказати, що він обов'язково є двостороннім, тому що згідно 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 [3, с. 121]. Проте, варто зауважити, що ЦК України містить лише загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу різними видами транспорту.

На підставі аналізу законодавчих визначень договору перевезення можна виділити основні ознаки договору перевезення повітряним транспортом на прикладі ознак договору перевезення загалом.

По-перше, договір перевезення повітряним транспортом по своїй суті є договором про надання послуг, а саме послуг з переміщення пасажирів, багажу, вантажу та пошти. По-друге, цей договір є двостороннім. Однією із зазначених сторін будь-якого договору повітряного перевезення є повітряний перевізник.

Повітряним перевізником ст. 59 Повітряного кодексу України визначає будь-яку юридичну чи фізичну особу, що здійснює повітряні перевезення, має права на експлуатацію авіаційної техніки і яка має ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів, тобто відповідає ліцензійним умовам провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, а також небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом [4].

Згідно п. 19.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу [5], перевізником за договором вважається особа, яка в якості основної сторони укладає договір перевезення з пасажиром, а фактичним перевізником – особа, яка здійснює все або частину перевезення. Залежно від об'єкту перевезення, другою стороною договору повітряного перевезення може бути відправник або пасажир. Відправниками вантажів можуть бути як юридичні, так і фізичні особи, яким вантаж належить на праві власності, повного господарського відання, оперативного управління чи на іншій правовій підставі.

Якщо говорити про форму укладення договору повітряного перевезення, то слід зазначити, що в доктрині цивільного права існують різні думки щодо даного питання. Так, одні вчені вважають, що не існує підстав вважати договір повітряного перевезення письмовим, адже єдиного письмового документа під назвою «договір» не укладається, а є в наявності лише документи, що підтверджують факт укладання договору, а саме: квиток та багажна квитанція як частина квитка, накладна або квитанція на вантаж (можуть бути у формі електронних документів). Одним із прихильників даної теорії є вчений В.В. Луць, який у своїх наукових працях зазначає, що квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів сторін [6, с. 54]. Прихильником письмової форми укладення даного договору є науковець О.В. Оніщенко, на думку якої, 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 [7, с. 52]. Існує також думка, що договір перевезення може бути

укладений шляхом конклюдентних дій без видачі квитка. Прикладом може бути опускання жетона в касу метро, відкритого для проїзду пасажирів [6, с. 53].

Підсумовуючи вище викладене, зауважимо, що ми повністю солідарні із вченим І. Приленським, який вважає, що правове регулювання договору перевезення повітряним транспортом потребує подальшого вдосконалення відповідно до норм міжнародного та європейського права.

### *Література*

1. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. *Національний інститут стратегічних досліджень*: веб-сайт. URL :

<https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-u-krayiny-v-umovakh-pravovoho>.

2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 31. Ст. 247.

3. Приленський І. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів повітряним транспортом за законодавством України. *Трибуна молодого вченого*. 2021. Вип. 5. С. 115–122.

4. Повітряний кодекс України : Закон України від від 19.05.2011 № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 48. Ст. 430.

5. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239. веб-сайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text>.

6. Луць В.В. Договірне право України: сучасний стан і тенденції розвитку. *Юридичний вісник. «Повітряне і космічне право»*. 2010. Вип. 2. С. 52–55.

7. Оніщенко О.В. Договір перевезення повітряним транспортом: деякі цивільно-правові аспекти. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2009. Вип. 4. С. 49–53.