https://doi.org/10.32849/2409-9201.2026.26.21

УДК 341.9 UDC

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВИ ЗА РИЗИК СПРИЧИНЕННЯ ШКОДИ ПАСАЖИРУ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

STATE LIABILITY FOR THE RISK OF CAUSING HARM TO A PASSENGER DURING THE PERFORMANCE OF AN INTERNATIONAL AIR CARRIAGE CONTRACT

Олексій МАЛОВАЦЬКИЙ

доктор філософії в галузі права,
начальник управління міжнародного
та операційного права

Центральне юридичне управління
Генерального штабу
Збройних Сил України

Oleksii MALOVATSKYI

Philosophy doctor in Law,
Chairman of the International and
Operational Law Department

Central Legal Department
of the General Staff
of the Armed Forces of Ukraine

https://orcid.org/0000-0002-6370-8028

У статті досліджено питання уніфікації на міжнародному рівні деяких правил міжнародних повітряних перевезень, автором зроблено висновок, що зі змісту Монреальської конвенції вбачається, що її положення застосовуються до регулювання деяких положень міжнародних повітряних перевезень, зокрема у питаннях відповідальності, при чому саме національне законодавство доповнює норми Монреальської конвенції у тих аспектах, які не регулює Монреальська конвенція. Зокрема, це твердження є справедливим для взаємодії Монреальської конвенції та національного законодавства України, де Повітряний кодекс України, Наказ Міністерства оборони України від 25.06.2013 № 425 «Про затвердження Положення про перевезення державною авіацією України», Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» та Цивільний кодекс України доповнюють та унормовують реалізацію положень Монреальської конвенції, зокрема щодо визначення термінів: «шкода», «тілесне ушкодження», склад та розмір відшкодування за завдану шкоду

The article examines the issue of the international unification of certain rules governing international air transport and concludes that the provisions of the Montreal Convention regulate certain aspects of international air transport, particularly in matters of liability. At the same time, national legislation complements the norms of the Montreal Convention in those aspects that are not regulated by the Convention itself.

In particular, this statement applies to the interaction between the Montreal Convention and the national legislation of Ukraine, where the Air Code of Ukraine, the Order of the Ministry of Defence of Ukraine of 25 June 2013 No. 425 «On Approval of the Regulation on Transportation by State Aviation of Ukraine», the Order of the State Aviation Service of Ukraine of 26 November 2018 No. 1239 «On Approval of the Aviation Rules of Ukraine 'Rules of Air Transportation and Passenger and Baggage Services,'» and the Civil Code of Ukraine complement and regulate the implementation of the provisions of the Montreal Convention, particularly with regard to defining the terms «damage», «bodily injury», and the composition and amount of compensation for

пасажирові.

У статті встановлено, що відповідно до Монреальської конвенції фактичною підставою відповідальності держави-перевізника є завдання шкоди пасажирові незапланованим, раптовим та шкідливим випадком (нещасний випадок), наслідком якого є завдання тілесного ушкодження чи смерті пасажира.

Автором досліджено юридичні підстави відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові тілесним ушкодженням чи смертю під час перевезення державною авіацією.

Умовами виникнення відповідальності держави, яка здійснює міжнародне повітряне перевезення, є здійснення міжнародного повітряного перевезення, виникнення нещасного випадку та завдання ним шкоди під час міжнародного повітряного перевезення. Причому вина не є умовою відповідальності перевізника згідно з частиною 1 статті 21 Монреальської конвенції, у випадку, коли шкода не перевищує 151880 СПЗ (8821190,40 гривень) на кожного пасажира, а понад таке обмеження відповідальність перевізника ґрунтується на його вині, якщо перевізник не спроможний довести вжиття належних та дієвих заходів для запобігання завдання шкоди пасажирові.

Крім того, Монреальська конвенція створила автономний правовий механізм регулювання відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові під час перевезення державною авіацією. Причому судові органи різних країн світу не дозволяють збільшення відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові понад межі, визначені в Монреальській конвенції.

Встановлено, що змістом відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові під час міжнародного повітряного перевезення, яке виконується державною авіацією, є обов'язок держави-перевізника відшкодувати фактично завдану шкоду, яка полягає у відшкодуванні майнової та моральної шкоди. Водночас розмір відшкодування, порядок відшкодування та особи, які

damage caused to a passenger.

According to the Montreal Convention, the factual basis for the liability of a state-carrier is the occurrence of damage to a passenger caused by an unexpected, sudden, and harmful event (an accident), resulting in bodily injury or death of the passenger.

The author investigated the legal grounds for the liability of the carrier state for causing harm to a passenger through bodily injury or death during transportation by state aircraft.

The conditions for the emergence of liability of a state performing international air transport include the performance of international air transport, the occurrence of an accident, and the resulting harm caused during international air transport. Moreover, fault is not a condition of the carrier's liability under Article 21(1) of the Montreal Convention in cases where the damage does not exceed 151,880 SDR (8,821,190.4 Ukrainian hryvnias) per passenger. Beyond this limit, the liability of the carrier is based on fault if the carrier is unable to prove that it took all necessary and effective measures to prevent the damage to the passenger.

Furthermore, the Montreal Convention established an autonomous legal mechanism for regulating the liability of the state-carrier for damage caused to a passenger during transportation performed by state aviation. Courts in different countries generally do not allow the liability of a state-carrier for damage to passengers to exceed the limits established by the Montreal Convention.

It has been established that the substance of the liability of a state-carrier for harm caused to a passenger during international air transport performed by state aviation is the obligation of the state-carrier to compensate the actual damage suffered, which includes compensation for both pecuniary and non-pecuniary damage.

At the same time the amount of compensation, the procedure for compensation, and the persons entitled to claim compensation are determined by the national legislation of the states parties to the

мають право вимагати відшкодування шкоди, визначаються національним законодавством країн-учасниць Монреальської конвенції. У випадку, якщо позов про відшкодування шкоди буде подано на території України, то майнова шкода підлягатиме відшкодуванню у розмірі фактично спричинених збитків особі у зв'язку із втратою працездатності або втратою внаслідок смерті пасажира, а моральна шкода підлягатиме відшкодуванню в розмірі фактично завданих моральних страждань, розмір яких визначається з урахуванням принципів розумності та справедливості. Причому національне законодавство України поширило міжнародний правовий режим відповідальності перевізника, передбачений Монреальською конвенцією, на внутрішньодержавні перевезення та на перевезення, які здійснюються Україною як державою-перевізником для перевезення пасажирів в державних цілях.

Ключові слова: міжнародне повітряне перевезення, держава, перевізник, державна авіація, відповідальність.

Montreal Convention.

If a claim for compensation is filed in Ukraine, pecuniary damage is subject to compensation in the amount of actual losses suffered by a person due to loss of earning capacity or losses resulting from the death of a passenger, while non-pecuniary damage is subject to compensation in the amount of actual moral suffering, determined in accordance with the principles of reasonableness and fairness.

At the same time, the national legislation of Ukraine has extended the international legal regime of carrier liability provided by the Montreal Convention to domestic transportation and to transportation performed by the state-carrier of Ukraine for the transportation of passengers for state purposes – defence and the achievement of other sovereign objectives.

Keywords: international air transport, state, carrier, state aviation, liability.

Вступ. На підставі статті 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (далі – Чиказька конвенція) держави узгодили, що кожна держава-учасниця володіє повним та виключним суверенітетом над повітряним простором в межах своєї території [1]. Суверенне право на використання повітряного простору реалізується через його використання у відповідності до статей 12-16, 25-29 та 37 Чиказької конвенції [1], зокрема, в цілях регулювання повітряного руху, допуску іноземних повітряних суден до державного повітряного простору, використання повітряного простору у військових та наукових цілях, для запуску штучних супутників землі, радіопередачі та повітряних перевезень. Водночас в науці панує точка зору, що використання державних повітряних суден підпорядковується окремому правовому регулюванню, ніж цивільних повітряних суден: повинен дотримуватися звичаєвого принципу належної та безпечної поведінки [2].

Україна бере участь у сімдесяти міжнародних договорах про повітряне сполучення [3], проте станом на день написання цієї статті повітряний простір України закритий для здійснення повітряних перевезень цивільними повітряними суднами [4].

Однак у повітряному просторі України все ще здійснюються перевезення державною авіацією в цілях оборони та ін. У цій статті ми зробили спробу комплексно дослідити питання відповідальності держави, яка здійснює перевезення державною авіацією в умовах закритого повітряного простору.

Найновіші дослідження міжнародно-правової відповідальності в міжнародному повітряному праві фрагментарно проводилися в роботах: Пола С. Демпсі, Мікхаела Мідьде, Г.В. Цірота, О.Н. Садікова, Ю.В. Бауліна Н.М., М.І. Козюбри та інших.

Метою цієї статті є дослідження відповідальності держави у міжнародному повітряному праві перед пасажиром за завдання йому шкоди під час перевезення державною авіацією, що охоплює юридичні та фактичні підстави відповідальності, зміст відповідальності, форми відповідальності та межі відповідальності. Ця стаття є науковою спробою дослідити та

виокремити норми, які регулюють відповідальність держави в міжнародному повітряному праві за правомірне використання повітряного простору – здійснення перевезення державною авіацією.

Методи, які були використані в дослідженні: метод порівняння, що дозволяє порівняти загальновизнану концепцію відповідальності та фактичну її імплементацію в міжнародну практику, логічний метод – використано для побудови висновків на підставі припущень та їх доведення чи спростування, метод аналізу та метод теоретичного дослідження – включає спосіб наукового пізнання проблеми відповідальності держави в міжнародному праві. Новим є всебічне, в межах теми, дослідження практики імплементації міжнародно-правової відповідальності держави за правомірну діяльність у галузі міжнародного повітряного права перед пасажиром за завдання йому шкоди під час перевезення державною авіацією.

Юридичні підстави відповідальності держави, яка виконує перевезення пасажирів державною авіацією

В умовах міжнародного збройного конфлікту, який триває між Україною та Російською Федерацією з лютого 2022 року, повністю призупинено повітряне сполучення цивільними повітряними судами через повітряний простір України. Проте, державні повітряні судна продовжують використовуватися для перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти.

Відповідно до частини b) статті 3 Чиказької конвенції повітряні судна, що використовуються на військових, митних і поліцейських службах, вважаються державними повітряними суднами [1]. Пунктом 1.3 Наказу Міністерства оборони України від 25.06.2013 № 425 «Про затвердження Положення про перевезення державною авіацією України» (далі – Наказ МОУ № 425) унормовано, що перевезення державними повітряними судами здійснюються для забезпечення бойової та мобілізаційної готовності, дій за призначенням та життєдіяльності військ (сил) [5]. Пунктом 1.5 вищевказаного наказу встановлено, що державна авіація може використовуватися для перевезення військовослужбовців Збройних Сил України, працівників та службовців Міністерства оборони України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної митної служби та інших військових формувань. Пасажири на борт повітряного судна для перевезення допускаються на підставі рішення командира державного повітряного судна відповідно до списку пасажирів. Крім того, відповідно до пункту 1 Наказу Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» (далі – Наказ ДАСУ № 1239) вказані правила застосовуються до будь-яких внутрішніх та міжнародних перевезень [6]. Наказ МОУ №425 допускає можливість виконання державною авіацією міжнародних повітряних перевезень. А у відповідності до пункту 6 Розділу І Наказу ДАСУ №1239 міжнародне перевезення – це перевезення, під час якого пункт відправлення і пункт призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаженні, розташовані або на території двох різних країн, або на території однієї країни, якщо узгоджену зупинку передбачено на території іншої країни [6].

Спираючись на вищенаведені норми Чиказької конвенції та національного законодавства, Україна як держава наділена повноваженнями використовувати державну авіацію – судна, які перебувають на поліційній, митній та військовій службі для здійснення міжнародних повітряних перевезень з метою виконання функцій держави. Метою такого перевезення виступає – забезпечення бойової та мобілізаційної готовності, дій за призначенням та життєдіяльності військ. Пасажирами, які можуть користуватися такими перевезеннями, виступають особи, які перебувають на державній службі та забезпечують виконання функцій держави.

Міжнародні повітряні перевезення понад 70 років підлягали регулюванню Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1929 року зі змінами (далі – Варшавська конвенція) [7], яка зберігає свою чинність і зараз. Згодом була прийнята Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року (далі – Монреальська конвенція або МК), яка набула чинності 4 листопада 2003 року, у якій

беруть участь і підписали її 142 країни, а також Європейський Союз [8]. Метою МК було створення єдиного правового режиму для певного кола питань повітряних перевезень (незалежно від їх внутрішнього та міжнародного характеру) [9; с.28]. Варто уточнити, що здебільшого МК була ухвалена з метою запровадження єдиного правового регулювання стандартів відповідальності перевізника за завдання шкоди пасажирам, багажу та вантажу під час міжнародного повітряного перевезення [10].

Україна ратифікувала МК без будь-яких застережень до її тексту. Проте дев'ятнадцять країн-учасниць МК приєдналися до неї та внесли застереження у відповідності до статті 57 МК, якими виключили застосування МК до регулювання відповідальності за завдання шкоди під час перевезення пасажирів та вантажів державною авіацією для державних цілей [8]. Учасником МК також є ЄС, який ухвалив заяву, що жодних обмежень щодо відповідальності за смерть пасажира під час повітряного перевезення не застосовується [8].

Водночас, частиною 11 статті 100 Повітряного кодексу України передбачено, що 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 [11].

На підставі вказаного вище, можливо стверджувати, що юридичною підставою відповідальності держави за завдання шкоди пасажирові під час міжнародного повітряного перевезення є низка міжнародних договорів, зокрема, Чиказька конвенція, Варшавська конвенція, Монреальська конвенція, Повітряний кодекс України та низка відомчих актів. Причому цивільне законодавство може застосовуватися до міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються державною авіацією, тільки тоді, коли відносини перевезення матимуть ознаки юридичної рівності, вільного волевиявлення, майнової самостійності їх учасників.

Умови та фактичні підстави відповідальності держави за завдання шкоди пасажиру під час міжнародного повітряного перевезення державною авіацією

Відповідно до статті 2 МК, ця конвенція застосовується до перевезень, що здійснюються державою або законно створеним суб'єктом публічного права та відповідають умовам, передбаченим статтею 1 МК. У статті 1 МК вказано, що ця конвенція застосовується до будь-якого повітряного перевезення, під час якого пункт відправлення і пункт призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаженні, розташовані або на території двох держав-сторін конвенції або на території однієї і тієї ж самої держави-сторони, якщо погоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-стороною конвенції (далі – міжнародне перевезення) [12]. Крім того, відповідно до частини 5 статті 3 та статті 9 МК вона регулює міжнародне повітряне перевезення навіть тоді, коли не були належно оформлені документи, які підтверджують факт укладення договору перевезення пасажира [12].

Статтею 17 МК передбачено, що перевізник несе відповідальність за шкоду, яка спричинила *загибель* або *тілесне ушкодження* пасажира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки та чи висадки пасажира під час здійснення міжнародного повітряного перевезення [12].

Поряд з цим всі країни Європейського Союзу застосовують положення МК до міжнародних повітряних перевезень [13].

Також дотепер в ряді країн зберігає свою чинність Варшавська конвенція, змінена Гаазьким протоколом 1955 року, згідно з частиною 1 статті 2 якої вона застосовується до держави чи до законно створеного органу державної влади під час здійснення міжнародного повітряного перевезення [7]. Статтею 17 ВК встановлено, що перевізник відповідає за завдання шкоди у випадку *смерті* чи *пошкодження пасажира* чи *завдання будь-якого іншого тілесного ушкодження пасажира*, у тому випадку, коли випадок, який спричинив шкоду, мав місце на борту повітряного судна чи у процесі виконання іншої операції з посадки чи висадки [7].

Поряд з цим, як вище нами вказувалося, згідно з частиною 11 статті 100 Повітряного кодексу України авіаперевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну під час перевезення пасажира відповідно до міжнародних договорів та правил перевезень. Причому розмір відповідальності для міжнародних та внутрішніх перевезень має бути однаковим [11].

У свою чергу правила перевезення пасажирів, які закріплені у пункті 1 розділу XXVI Наказу ДАСУ № 1239 урегульовують, що авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинила загибель чи тілесне ушкодження пасажира, виключно у разі, якщо подія, яка стала причиною *загибелі* або *тілесного* ушкодження, відбулася на борту повторного судна або під час посадки чи висадки пасажира на/з борт (у) повітряного судна [6].

Таким чином, можливо стверджувати, що умовами настання відповідальності держави, яка здійснює перевезення державною авіацією, є виконання повітряного перевезення, що виконується між країнами-членами МК чи в межах однієї країни-члена, однак із запланованою посадкою на території третьої держави. Перевезення має виконуватися повітряним транспортом, або іншим транспортом, якщо таке перевезення розглядається як одна операція. Причому перевізник буде нести відповідальність за завдану шкоду, якщо випадок, який спричинив відповідальність, стався на борту повітряного судна під час перевезення чи будь-якої операції із посадки та висадки. Вина як умова відповідальності досліджена нижче в цій статті. У тому випадку, коли перевезення регулюється законодавством України, до такого перевезення, незалежно від того, чи воно міжнародне чи внутрішнє, застосовується міжнародний режим відповідальності перевізника, деталізований національними правилами перевезення та іншими компетентними законодавствами.

Поряд з цим, фактичними підставами відповідальності держави, яка здійснює перевезення державною авіацією, може бути названо виникнення події (нещасного випадку) на борту повітряного суду або під час посадки та висадки, яке спричинило тілесне ушкодження (травмування) чи смерть пасажира. Проте, МК не дає визначення термінам «випадок (нещасний випадок)», «шкода», «тілесне ушкодження» та ін. Відповідно, визначення цих термінів можна знайти в національному законодавстві, яке застосовується до договору міжнародного перевезення.

Тобто, якщо допустити, що право, яке регулює договори міжнародного повітряного перевезення, яке виконується державою на судах державної авіації, то обґрунтовано застосувати право України.

Наприклад, нещасним випадком в законодавстві України визначається обмежена в часі подія або раптовий вплив на працівника небезпечного виробничого фактора чи середовища, що сталися у процесі виконання ним трудових обов'язків, внаслідок яких заподіяно шкоду здоров'ю працівника або настала його смерть [14]. В свою чергу, майнова шкода статтею 22 Цивільного кодексу України визначається як збитки, завдані порушенням цивільного права особи, які підлягають відшкодуванню. Під збитками розуміються втрати чи витрати, які має особа понести для відновлення свого порушеного права [15]. Моральна шкода за змістом статті 23 Цивільного кодексу України – це фізичний біль, страждання, яких зазнала фізична особа через каліцтво або інше ушкодження здоров'я [15]. Проте слід пам'ятати, що ані МК, ані спеціальні акти законодавства, які регулюють перевезення державною авіацією, чітко не містять вказівки на застосування цивільного законодавства. Поряд з тим, відносини перевезення в досліджуваному випадку реалізуються на принципах підпорядкованості, а не на принципах рівності, а відповідно безпосереднє використання цивільного законодавства для заповнення прогалин правового регулювання перевезень, які здійснюються державною авіацією, можливе за умови застосування аналогії права [16, с. 242]. Хоча може виникнути серйозна суперечність, оскільки стаття 2 Цивільного кодексу України вказує, що вона не регулює майнові відносини, які засновані на адміністративному чи владному підпорядкуванні однієї сторони іншій. Проте, скоріше всього питання відшкодування шкоди, завданої тілесним ушкодженням чи смертю, державою-перевізником навряд чи може ґрунтуватися на владному підпорядкуванні. Скоріше таке правило могло б застосуватися до завдання тілесного ушкодження чи смерті пілота чи члена екіпажу, який, наприклад,

перебуває на військовій службі та знаходиться у прямому підпорядкуванні держави-перевізника. Така правова колізія відпадає тоді, коли держава здійснює комерційне перевезення державною авіацією, оскільки така можливість слідує зі 57 МК [12].

Отже, відповідальність держави, яка здійснює перевезення державною авіацією, виникає за умови виконання повітряного перевезення чи перевезення іншим транспортом, якщо таке перевезення розглядається як єдина операція, якщо перевезення є міжнародним та якщо виник нещасний випадок на борту повітряного судна під час перевезення чи будь-якої операції з посадки чи висадки. Фактичними підставами відповідальності держави-перевізника під час виконання міжнародного перевезення є спричинення тілесного ушкодження чи смерті, яким завдано шкоду пасажирові. Важливою є та обставина, що МК для належного регулювання повітряних перевезень потребує застосування національного законодавства, яке доповнює та сприяє ефективному застосуванню її положень. У тому випадку, коли до повітряного перевезенням застосовується українське законодавство, то спостерігається прогалина в регулюванні, яка потребує застосування цивільного законодавства за аналогією закону до порядку, розміру та способу відшкодування шкоди, завданої пасажирові тілесним ушкодженням чи смертю під час перевезення державною авіацією.

Зміст відповідальності держави за завдання шкоди пасажирові під час міжнародного повітряного перевезення державною авіацією

Як передбачено у частині 1 статті 1 Монреальської конвенції, вона застосовується до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажу, яке здійснюється повітряним судном за винагороду або авіатранспортним підприємством безоплатно [12].

У статті 17 МК вказано, що у випадку виникнення нещасного випадку та завдання ним шкоди пасажиру через тілесне ушкодження чи смерть - перевізник відповідальний за завдану шкоду. Статтею 21 МК передбачено, що перевізник зобов'язаний відшкодувати завдану шкоду в результаті нанесення пасажиру тілесного ушкодження чи смерті. Причому статтею 20 МК врегульовано, що якщо перевізник доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування [12].

З наведених положень вбачається, що зміст відповідальності перевізника за МК полягає в обов'язку компенсувати завдану шкоду пасажирові ушкодженням здоров'я чи смертю. А зважаючи на положення статті 20 МК, шкода підлягає відшкодуванню у формі грошових платежів – компенсації за дійсно завдану шкоду. Підтвердження того, що МК передбачає відшкодування реальних збитків, можна знайти у другому реченні статті 29 МК, де вказано: «При будь-якому такому позові штрафи, штрафні санкції чи будь-які інші виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди, не підлягають стягненню» [12].

Наше припущення знаходить своє підтвердження у постанові українського Верховного Суду у справі *№ 761/13278/18,* де вказано: «При цьому статтею 29 Монреальської конвенції передбачено, …». [17]. Вказана норма Монреальської конвенції щодо здійснення виплати тільки доведених фактичних збитків пасажирів також дублюється і в пункті 2 глави 2 розділу XXVII Правил [Наказ ДАСУ № 1239], де зазначено, що «відповідальність перевізника за неналежне перевезення у будь-якому випадку обмежена реальними збитками, доведеними пасажирами» [11].

Унаслідок того, що МК не наводить визначення терміну «тілесне ушкодження», практика застосування національними судами положень статті 17 МК суттєво відрізняється. Зокрема, Верховний Суд США у справі «Eastern Airlines, Inc. v. Floyd» вказав, що стаття 17 Варшавської конвенції сама собою не передбачає можливості стягнення моральної шкоди (вважається, що положення статті 17 ВК та МК майже ідентичні, а відповідна практика застосування ВК зберігає свою актуальність і для МК) [18].

Проте, автори коментаря до МК вважають, що якщо моральна шкода настала в результаті ушкодження здоров'я, то така шкода підлягає стягненню [19, с. 124]. У справі «Doe v. Etihad Airways, P.J.S.C.» Апеляційний суд Шостого округу США ухвалив, що

перевізник несе відповідальність за емоційну чи моральну шкоду, якщо вона пов'язана з нещасним випадком, незважаючи на те, чи вона настала через завдання тілесного ушкодження [20].

У свою чергу, Суд Європейського Союзу у справі «BT v Laudamotion GmbH» вказав, що частину 1 статті 17 МК потрібно тлумачити так, що психічна шкода, завдана пасажирові нещасним випадком, яка не пов'язана з тілесними ушкодженнями, повинна компенсуватися таким же чином як тілесні ушкодження, якщо психологічні ушкодження настільки важкі, що потребують медичного лікування [21].

У справі № 753/2229/16-ц український Верховний Суд сформував правову позицію: «… ні Варшавська, ні Монреальська конвенції не визначають відповідальність перевізника за шкоду, що спричинила загибель чи тілесне ушкодження пасажиру, що сталася на борту повітряного судна, та не мають чіткого розмежування заподіяної шкоди на майнову і моральну, що не виключає відповідальність авіаперевізника за заподіяну пасажиру моральну шкоду на борту повітряного судна» [22].

Більше того, в українській доктрині цивільного права зміст цивільно-правової відповідальності полягає у позбавленні суб'єктивного цивільного права або покладенні на нього додаткового обов'язку, який є вторинним щодо первинного обов'язку [23, с. 93]. Зокрема, відшкодування майнової та моральної шкоди.

Якщо припустити, що до договору перевезення застосовується законодавство України, то на підставі статті 100 Повітряного кодексу на внутрішні перевезення розповсюджується режим регулювання перевезень, передбачених МК, яка є частиною національного законодавства України. Відповідно, з нашої точки зору, вказаний підхід до відшкодування моральної шкоди за МК навряд чи задовольняє мету положень МК, однак суди широко тлумачать положення частини 1 статті 17 МК.

На підставі викладеного вище, можна дійти висновку, що наказ МОУ № 425, наказ ДАСУ №1239 та норми Повітряного кодексу України спрямовані на забезпечення виконання МК або, іншими словами, на виконання міжнародно-правових зобов'язань України, які випливають із вказаної конвенції.

Отже, на підставі вищевказаного можливо стверджувати, що змістом відповідальності держави, яка здійснює перевезення пасажирів на суднах державної авіації, є обов'язок держави, що здійснює перевезення, відшкодувати реально завдану шкоду пасажирові тілесним ушкодженням, що включає і моральну шкоду, та смертю. Режим відповідальності держави-перевізника, передбачений МК, застосовується також для внутрішніх повітряних перевезень за законодавством України. Що більше, внутрішнє законодавство України спрямоване на забезпечення виконання положень МК.

Обмеження відповідальності держави за завдання шкоди пасажирові під час здійснення міжнародного повітряного перевезення державною авіацією

Частиною 1 статті 21 МК передбачено, що у випадку загибелі або тілесного ушкодження пасажира перевізник не може виключити або обмежити свою відповідальність, завдану під час міжнародного повітряного перевезення, компенсація якої не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення (далі – СПЗ) на кожного пасажира [12]. Згідно із частиною 1 статті 21 МК обмеження у розмірі 100 000 СПЗ, встановлене на день набрання чинності МК, станом на грудень 2024 року було збільшено до 151 880 СПЗ на кожного пасажира, як це передбачено у статті 24 МК [24]. Водночас пункт 1 глави 4 розділу XXVI наказу ДАСУ № 1239 встановлює обмеження відповідальності перевізника, аналогічні до пункту 1 статті 21 МК.

Таким чином, норми МК та наказ ДАСУ № 1239 визначають, що перевізник, незалежно від наявності його вини, зобов'язаний відшкодувати дійсно (реально) завдану шкоду пасажиру, спричинену тілесним ушкодженням чи смертю, проте тільки за тієї умови, що компенсація, яка підлягає виплаті постраждалому пасажирові, не перевищує суму, еквівалентну 151 880 СПЗ.

Згідно з офіційним обмінним курсом Національного банку України один СПЗ еквівалентний 58,08 гривень [25].

У разі, якщо відшкодування підлягатиме сплаті у гривнях, то обмеження відповідальності перевізника на кожного пасажира становитиме 8821190,4 гривень. Це так званий *перший рівень відповідальності перевізника*. Що необхідно відзначити, що у тому випадку, якщо розмір компенсації не перевищує вказану суму, вина перевізника не є умовою виникнення його відповідальності. Тобто, на цьому першому рівні відповідальність перевізника презюмується та є суворою. А відтак відповідальність перевізника виникає з самого факту завдання тілесного ушкодження чи смерті пасажира, де останній має довести реально завдану шкоду. Обмеження відповідальності, встановлені у частині 1 статті 24 МК, не є гарантованою сумою компенсації, а лише межею, за якою умови виникнення відповідальності перевізника змінюються. На наступному рівні відповідальність перевізника виникає за наявності його вини, як це наведено нижче.

Частиною 2 статті 21 МК встановлено, що перевізник не несе відповідальності за шкоду, завдану тілесним ушкодженням чи смертю пасажира під час повітряного перевезення, компенсація якої перевищує 151 880 СПЗ (8821190,4 гривень) на кожного пасажира, якщо перевізник доведе, що:

a) така шкода не була заподіяна через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність перевізника або його службовців чи агентів; або

b) така шкода заподіяна виключно через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність третьої сторони [12].

У пункті 2 глави 4 розділу XXVI наказу ДАСУ № 1239 в повній мірі відтворено частину 2 статті 21 МК.

Відповідно до МК та наказу ДАСУ № 1239 у разі завдання шкоди пасажирові тілесним ушкодженням чи смертю під час виконання договору перевезення, де перевізником виступає держава та використовується для перевезення державна авіація, та якщо сума компенсації перевищує 8821190,4 гривень на кожного пасажира, то перевізник звільняється від відповідальності. Причому його звільнення від відповідальності можливе тільки тоді, коли перевізник зможе довести, що шкода була завдана не через його неправомірні (недбалі) дії (бездіяльність) або якщо шкода була завдана через неправомірні дії чи бездіяльність третьої особи. Цей рівень відповідальності умовно можна назвати *другим рівнем відповідальності*. Ми вважаємо, на підставі викладеного, що на цьому рівні перевізник може уникнути відповідальності тільки тоді і тільки за умови, що він доведе, що він діяв належно, обачно, відповідно до всіх вимог законодавства та, що більше, з метою уникнення завдання шкоди пасажирам. У цій частині МК використовує теорію «*due care»,* яка відома в деліктному праві як презумпція сторонньої особи, яка очікує належного виконання свого обов'язку з метою не завдання шкоди [26]. Досліджуючи питання відповідальності перевізника, автори коментаря до МК зазначили, що механізм обмеження відповідальності перевізника, наведений у частині 2 статті 21 МК, є надзвичайно суворим та може виникнути така ситуація, коли через терористичний акт, який міг бути вчинений через недбалі дії працівників перевізника, стане причиною його відповідальності [18, с. 183]. Такі припущення знаходять свої підтвердження у практиці застосування положень МК судами. Верховний суд штату Кентуккі у справі «Herbert et al. v. Comair» ухвалив, що завдання шкоди під час перевезення було спричинено недбалою поведінкою першого і другого пілота, які не перевірили полосу, з якої злітали, що стало причиною катастрофи, в якій загинуло 46 пасажири та 2 пілоти, а відповідно підлягає задоволенню вимога про повне відшкодування завданої шкоди в розмірі понад 7 млн. доларів [27].

Проте МК містить підстави звільнення від відповідальності перевізника у разі, якщо шкода, завдана пасажирові, була наслідком дій (бездіяльності) чи недбалої поведінки пасажира. І розмір звільнення є пропорційним неправомірним діям пасажира [12].

Водночас МК не містить складу, розміру та виду відшкодування, які підлягають сплаті пасажиру за завдання його шкоди. Якщо допустити, що правом, яке застосовується до перевезення, буде законодавство Україні, то питання відповідальності за перевезення

регулюються наказом ДАСУ № 1239. Однак вказаний наказ також не визначає складу, розміру та виду відшкодування.

Раніше ми припускали, що, застосувавши аналогію закону, положення Цивільного кодексу України можливо поширити на регулювання складу, розміру та виду відшкодування, яке підлягає сплаті пасажирові, якому було завдано шкоду. Наші припущення знаходять своє часткове підтвердження у постанові українського Верховного Суду у справі № 304/936/19, де вказано, що Цивільний кодекс України є спеціальним законом, який визначає правила відповідальності за спричинення шкоди смертю чи каліцтвом особи [28].

У статті 1199 Цивільного кодексу України передбачено, що у разі каліцтва або іншого ушкодження здоров'я малолітньої особи той, хто завдав шкоду, зобов'язаний відшкодувати витрати на лікування, протезування, постійний догляд, посилене харчування тощо. Після досягнення 14 років особа, яка завдала шкоду, зобов'язана відшкодувати потерпілому також шкоду, пов'язану із втратою або зменшенням його працездатності, виходячи з розміру мінімальної заробітної плати. Якщо особа мала заробіток, шкода відшкодовується, виходячи з розміру її заробітку [14]. Статтею 1200 Цивільного кодексу України визначено, що дітям, чоловікові, особам з інвалідністю, одному з батьків, іншим непрацездатним особам, що були на утриманні загиблого пасажира, шкода відшкодовується у *розмірі середньомісячного заробітку (доходу) потерпілого* з вирахуванням частки, яка припадала на нього самого та працездатних осіб, які перебували на його утриманні, але не мають права на відшкодування шкоди. До складу доходів потерпілого також включаються пенсія, суми, що належали йому за договором довічного утримання, та інші аналогічні виплати, які він одержав [14]. До того ж підлягає відшкодуванню моральна шкода відповідно до статей 23, 1196, 1166 та 1187 Цивільного кодексу України, яка полягає в обов'язку відшкодувати дійсно завдану шкоду моральними стражданнями. При цьому моральна шкода підлягає відшкодуванню у наступному розмірі: «Розмір моральної шкоди суд визначає залежно від характеру та обсягу страждань (фізичних, душевних, психічних тощо), яких зазнав позивач, характеру немайнових втрат (їх тривалості, можливості відновлення тощо) та з урахуванням інших обставин. Визначаючи розмір відшкодування, суд має керуватися принципами розумності, справедливості та співмірності. Розмір відшкодування моральної шкоди має бути не більшим, ніж достатньо для розумного задоволення потреб потерпілої особи і не повинен призводити до її безпідставного збагачення» [29].

З викладеного вище слідує, що стаття 21 МК встановлює два рівня обмеження відповідальності перевізника у розмірі до 151 880 СПЗ (8821190,4 гривень) та понад таку суму на кожного пасажира за завдання шкоди смертю чи тілесним ушкодженням. На першому рівні перевізник не може виключити відповідальність за дійсно завдану шкоду, яка підлягає відшкодуванню у розмірі 151 880 СПЗ (8821190,4 гривень). На другому рівні перевізник не несе відповідальності, якщо зможе довести, що він вжив всіх необхідних та достатніх заходів за принципом *«due care»*, щоб не завдати шкоди пасажирові, або шкода завдана неправомірними діями третіх осіб. Проте за загальним правилом і на першому, і на другому рівні відповідальність перевізника може бути виключена, якщо шкода завдана неправомірними діями чи недбалістю постраждалого пасажира.

МК та наказ ДАСУ № 1239 не визначають складу, розміру та виду, в якому здійснюється відшкодування за завдану шкоду, натомість за аналогією права може застосуватися Цивільний кодекс України.

Право, яке застосовується до відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові під час здійснення міжнародного повітряного перевезення державною авіацією

Відповідно до статті 29 МК під час перевезення пасажирів будь-який позов стосовно заподіяної шкоди, незалежно від його підстави, чи то на підставі цієї Конвенції, договору, у зв'язку з правопорушенням або на будь-якій іншій підставі, може бути поданий лише відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені цією Конвенцією, без шкоди для визначення кола осіб, що мають право на позов, та їхніх відповідних прав. При будь-якому

такому позові штрафи, штрафні санкції чи будь-які інші виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди, не підлягають стягненню [12].

З чого слідує, що будь-які вимоги чи позови, які випливають із завдання шкоди пасажиру тілесним ушкодженням або смертю, можуть бути заявлені тільки відповідно до положень МК. Проте МК не врегульовує коло осіб, які мають право вимоги через завдання шкоди пасажиру, а делегує таке регулювання національному законодавству. Зокрема, вище було вказано, що якщо підлягає застосуванню законодавство України, то у статті 1200 Цивільного кодексу України передбачені відповідні положення. Однак МК визначає, що будь-які додаткові штрафи чи виплати, які не зазначені в МК, не підлягають стягненню. Іншими словами, МК містить положення, які виключно регулюють питання відповідальності перевізника за завдання шкоди пасажиру. У світлі вказаних припущень їх підтвердження знаходимо у рішенні Верховного Суду Канади у справі «Thibodeau v. Air Canada», де суд вказав, що Монреальська конвенція – це уніфікований та виключний механізм відповідальності за завдання шкоди перевізнику, а тлумачити її в інший спосіб призведе до порушення її тексту та цілей [30]. У справі «Stott v. Thomas Cook Tour Operators Ltd». Верховний Суд Великої Британії вказав, що коли Монреальська конвенція підлягає застосуванню, то на підставі статті 29 цієї конвенції не можуть бути задоволені позови про приниження чи порушення прав людей з обмеженими можливостями [31]. Український Верховний Суд у справі *№ 761/13278/18* постановив, що правовідносини сторін у галузі міжнародних авіаперевезень пасажирів та багажу не регулюються цивільним законодавством України та/або Законом України "Про захист прав споживачів", тому що ці правовідносини належать до галузі міжнародного повітряного права та, відповідно, регулюються спеціальною міжнародною конвенцією, а саме Монреальською конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року [32].

Наведена практика доводить, що суди сприймають МК як відокремлену систему норм міжнародного права, які на виключній підставі регулюють питання відповідальності перевізника за завдання шкоди пасажирові під час повітряного перевезення. Що більше, якщо до договору перевезення застосовується законодавство певної країни, то до питань відповідальності переважно застосуванню підлягають положення МК і тільки в доповнення – норми національного права – тільки тоді, коли МК не регулює певні правовідносини.

На додачу статтею 33 МК передбачено, 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, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення [12]. Частиною 2 статті 33 МК встановлено, що стосовно шкоди, заподіяної в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажира, позов про відповідальність може бути поданий до одного з судів, згаданих вище або на території держави-сторони, в якій пасажир на момент події має основне і постійне місце проживання і де перевізник має постійне місце здійснення діяльності [12].

Оскільки Україна ратифікувала МК, що більше – вказала в Повітряному кодексі України, що її положення застосовуються як для внутрішніх, так і для міжнародних повітряних перевезень, то постраждалий пасажир чи особи, які мають право подавати позов в разі загибелі пасажира, на підставі положень статті 33 МК мають право звертатися до національних судів України для захисту порушених прав.

Що більше, відповідно до статті 19 Кодексу адміністративного судочинства України позови потерпілих пасажирів під час перевезень державною авіацією, які виконуються державою, підлягають розгляду в адміністративних судах України [33].

З викладеного вище випливає, що МК – міжнародний договір, який представляє собою автономну систему норм, яка виключно врегульовує питання відповідальності повітряного перевізника – держави, яка виконує перевезення державним повітряним судном для державних цілей. МК застосовується як для регулювання цивільних (комерційних), так і для некомерційних державних цілей. Автономність МК полягає і в тому, що відповідно до

національних законодавств (компетентного права) з перевізника неможливо стягнути додаткові суми штрафів та ін. виплати, які не передбачені МК. Національне законодавство, зокрема українське, спрямоване на доповнення норм МК та їх реалізації. Автономність положень МК також визнається національними судами, що свідчить про успішність МК в досягненні поставлених цілей уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень.

Висновок. Зі змісту Монреальської конвенції вбачається, що її положення застосовуються до регулювання деяких положень міжнародних повітряних перевезень, зокрема у питаннях відповідальності, причому національне законодавство доповнює норми Монреальської конвенції у тих аспектах, які не регулює Монреальська конвенція. Зокрема, це твердження справедливе для взаємодії Монреальської конвенції та національного законодавства України, де Повітряний кодекс України, Наказ Міністерства оборони України від 25.06.2013 № 425 «Про затвердження Положення про перевезення державною авіацією України», Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» та Цивільний кодекс України доповнюють та унормовують реалізацію положень Монреальської конвенції, зокрема щодо визначення термінів: «шкода», «тілесне ушкодження», складу та розміру відшкодування за завдану шкоду пасажирові.

Відповідно до Монреальської конвенції фактичною підставою відповідальності держави-перевізника є завдання шкоди пасажирові незапланованим, раптовим та шкідливим випадком (нещасний випадок), наслідком якого є завдання тілесного ушкодження чи смерті пасажира. Юридичною підставою відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові тілесним ушкодженням чи смертю під час перевезення державною авіацією є цілий масив норм, зокрема, Монреальська конвенція 1999 року, Повітряний кодекс України, Наказ Міністерства оборони України від 25.06.2013 № 425 «Про затвердження Положення про перевезення державною авіацією України», Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» та за аналогією закону Цивільний кодекс України. Умовами виникнення відповідальності держави, яка здійснює міжнародне повітряне перевезення, є здійснення міжнародного повітряного перевезення, виникнення нещасного випадку та завдання ним шкоди під час міжнародного повітряного перевезення. Причому вина не є умовою відповідальності перевізника згідно з частиною 1 статті 21 Монреальської конвенції у випадку, коли шкода не перевищує 151 880 СПЗ (8821190,4 гривень) на кожного пасажира, а понад таке обмеження відповідальність перевізника грунтується на його вині, якщо перевізник не спроможний довести вжиття ним належних та дієвих заходів для запобігання завдання шкоди пасажирові. Крім того, Монреальська конвенція створила автономний правовий механізм регулювання відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажиру під час перевезення державною авіацією. Причому судові органи різних країн світу не дозволяють збільшення відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові понад межі, визначені в Монреальській конвенції. Змістом відповідальності держави-перевізника за завдання шкоди пасажирові під час міжнародного повітряного перевезення, яке виконується державною авіацією, є обов'язок держави-перевізника відшкодувати фактично завдану шкоду, яка полягає у відшкодуванні майнової та моральної шкоди. Водночас розмір відшкодування, порядок відшкодування та особи, які мають право вимагати відшкодування шкоди, визначаються національним законодавством країн-учасників Монреальської конвенції. У випадку, якщо позов про відшкодування шкоди буде подано на території України, то майнова шкода буде підлягати відшкодуванню у розмірі фактично спричинених збитків особі у зв'язку із втратою працездатності або втратою через смерть пасажира, а моральна шкода підлягатиме відшкодуванню в розмірі фактично завданих моральних страждань, які визначаються з урахуванням принципів розумності та справедливості. Причому національне законодавство України поширило міжнародно-правовий режим відповідальності перевізника, передбачений Монреальською конвенцією, на внутрішньодержавні перевезення та на перевезення, які

здійснюються державою-перевізником Україною для перевезення пасажирів в державних цілях – оборони та досягнення інших суверенних цілей.

Посилання:

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція; Міжнародна організація цивільної авіації. 07.12.1944 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/995_038.

2. Lara D. Law of the High Skies: Defining Due Regard Obligations for State Aircraft. *American University International Law Review*. 2025. URL: https://digitalcommons.wcl.american.edu/auilr/.

3. Угоди про повітряне сполучення: офіційна сторінка Державної авіаційної служби України. Державна авіаційна служба України (DASU). URL: https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya/.

4. Оголошення про закриття повітряного простору України: електронні дані / Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (UKSATSE). URL: https://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=772.

5. Про затвердження Положення про перевезення державною авіацією України: наказ Міністерства оборони України від 25.06.2013 № 425 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1195-13#Text.

6. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n10.

7. Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air. Signed at Warsaw, 12 Oct. 1929; entered into force 13 Feb. 1933 // United Nations Treaty Series. Vol. 3145. New York: United Nations, 1933. 7 p. URL: https://brix.afklcargo.com/m/67b1aac5fa79a5fa/original/Warsaw_Convention.pdf.

8. Convention for the Unification of Certain Rules For International Carriage by Air done at Montreal on 28 October 1999: official list of contracting parties / International Civil Aviation Organization. Montreal: ICAO, 2026 URL: https://www2023.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

9. Цірат Г. В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції: дис. д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2019. 496 с.

10. Маловацький О. В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції автореф. дис. д-ра юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2019. 496 с.

11. Повітряний кодекс України: Кодекс України; Закон, Кодекс від 19 травня 2011 №3393-VI. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. Електронний ресурс: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text.

12. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Конвенція; ІКАО від 28.05.1999 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_594.

13. European Parliament and the Council Regulation (EC) No 889/2002 of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents. Official Journal of the European Communities, L 138, 22.05.2002, p. 1–12. English. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0889.

14. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 14 червня 1999 №1105-XIV // Відомості Верховної Ради України. 1999. № 38. Ст. 268. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1105-14#Text.

15. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 № 435-IV/ Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n4326.

16. Козюбра М. І. Загальна теорія права: підручник. Київ: BAITE, 2015. URL: https://www.osce.org/files/f/documents/8/f/283756.pdf.

17. Постанова Верховного Суду України у справі №761/13278/18 від 18 березня 2020 р. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/88495000.

18. Eastern Airlines, Inc. v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991). Рішення Верховного Суду Сполучених Штатів Америки від 17.04.1991. URL: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/.

19. Dempsey P.S., Milde M. International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 / P.S. Dempsey, M. Milde; McGill University. Institute of Air and Space Law. Montreal: McGill University Centre for Research in Air & Space Law, 2005. 463 c.

20. Doe v. Etihad Airways, P.J.S.C., 870 F.3d 406 (6th Cir. 2017). Рішення Апеляційного суду Шостого округу США від 30.08.2017 р. (розгляд справи щодо застосування Монреальської конвенції, зокрема питань про відшкодування моральної шкоди). URL: https://airlawdigest.com/case/doe-v-etihad-airways-pjsc-870-f-3d-406-6th-cir-2017.

21. Суд Європейського Союзу. Рішення від 20 жовтня 2022 р. у справі C-111/21 BT v Laudamotion GmbH (запит про попереднє рішення від Oberster Gerichtshof) про тлумачення поняття bodily injury в статті 17(1) Монреальської конвенції 1999 р. / ECLI:EU:C:2022:808. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62021CJ0111.

22. Постанова Верховного Суду України у справі № 753/2229/16-ц від 16 жовт. 2019 р. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/85033495

23. Юридична відповідальність: проблеми виключення та звільнення/ Колектив авторів. Від.ред. Ю.В. Баулін. Донецьк: ПП «ВД «Кальміус», 2013. 424 с.

24. Revised Limits of Liability under the Montreal Convention of 1999: ICAO Legal Bureau, 2024 / International Civil Aviation Organization (ICAO). URL: https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2024_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_en.pdf.

25. Курси валют на 26.02.2025–26.02.2026: сторінка «Графік курсу XDR» / Національний банк України. URL: https://bank.gov.ua/ua/markets/exchangerate-chart?cn%5B%5D=XDR&startDate=26.02.2025&endDate=26.02.2026.

26. Miller v. State, 276 Ga. 302 (Supreme Court of Georgia) // Case Law Access Project. URL: https://case.law/caselaw/?reporter=ga&volume=276&case=0302-01.

27. Hebert et al. v. Comair, Inc. et al., № 5:2007cv00320 : Opinion & Order (E.D. Ky. Dec. 17, 2009) // Justia Law. URL: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/kentucky/kyedce/5:2007cv00320/54471/319/.

28. Постанова Касаційного цивільного суду Верховного Суду у справі №304/936/19 (провадження № 61-12719сво20) від 05.12.2022. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/107994356.

29. Постанова Великої Палати Верховного Суду України у справі № 752/17832/14-ц (провадження № 14-538цс19) від 15.12.2020. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/95177479.

30. Thibodeau v. Air Canada, 2014 SCC 67 : рішення Верховного Суду Канади від 28 жовт. 2014 р. // Supreme Court of Canada Decisions. URL: https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/14418/index.do.

31. Case Comment: Stott v Thomas Cook [2014] UKSC 15 : comment to the High Court of Great Britain // UKSC Blog. URL: https://ukscblog.com/case-comment-stott-v-thomas-cook-2014-uksc-15/.

32. Постанова Верховного Суду України у справі № 761/13278/18 від 18.03.2020. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/88495000.

33. Кодекс адміністративного судочинства України: Кодекс України; Кодекс від 06.07.2005 № 2747-IV // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/2747-15.

Статтю було подано	26.03.2026	The article was submitted
Статтю було доопрацьовано	08.05.2026	The article has been revised
Статтю було прийнято	12.05.2026	The article was accepted