



**Уразова Ганна Олександрівна,**  
кандидат юридичних наук,  
асистент кафедри цивільного права № 1,  
Національний юридичний університет  
імені Ярослава Мудрого, Україна, м. Харків  
e-mail: AnnaUrazova@ukr.net  
ORCID 0000-0003-3588-518X

doi: 10.21564/2414–990x.136.84699

УДК 347.763.2

## ПІДСТАВИ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ЦИВІЛЬНО–ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ УМОВ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ

*Аналізуються підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності авіаперевізника за порушення умов договору перевезення пасажирів та багажу. З'ясовується сутність понять «непереборна сила» і «надзвичайні обставини», розкривається їх зміст; розглядаються окремі обставини як підстави звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності з врахуванням практики Європейського суду справедливості.*

**Ключові слова:** підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності авіаперевізника; непереборна сила; надзвичайні обставини; технічна несправність.

**Уразова А. А.,** кандидат юридических наук, ассистент кафедры гражданского права № 1, Национальный юридический университет имени Ярослава Мудрого, Украина, г. Харьков.  
e-mail: AnnaUrazova@ukr.net ; ORCID 0000-0003-3588-518X

**Основания освобождения от гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика за нарушение условий договора перевозки пассажира и багажа**

*Анализируются основания освобождения от гражданско-правовой ответственности за нарушение условий договора перевозки пассажира и багажа. Выясняется сущность понятий «непреодолимая сила» и «чрезвычайные обстоятельства», раскрывается их содержание; рассматриваются отдельные обстоятельства как основания освобождения авиаперевозчика от гражданско-правовой ответственности с учетом практики Европейского суда справедливости.*

**Ключевые слова:** основания освобождения от гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика; непреодолимая сила; чрезвычайные обстоятельства; техническая неисправность.

**Вступ.** Перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом на сьогодні є договірним правовідношенням, яке врегульоване, зокрема, статтями 908 та 910 ЦК України, ст. 98 Повітряного кодексу. За загальним правилом, у разі порушення умов договору перевезення (наприклад, затримка або скасування

рейсу) авіаперевізником виникає цивільно-правова відповідальність. Однак його може бути й звільнено від цивільно-правової відповідальності на підставах, передбачених національним та міжнародним законодавством.

**Аналіз літературних джерел.** У цивілістиці окремі питання підстав звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності у разі порушення умов договору аналізували такі вітчизняні і зарубіжні вчені, як А. В. Вигодянський [1], А. Домбругова [2], Б. П. Єлісеєв [3], Є. В. Пассек [4], Г. В. Цірат [5], P. S. Dempsey [6], Н. Manuel [7] та ін. Деякі аспекти залишаються дискусійними, зокрема, співвідношення понять «непереборна сила» та «надзвичайні обставини» як підстав звільнення від цивільно-правової відповідальності авіаперевізника; з'ясування їх сутності; обставини (наприклад, несправність повітряного судна) належать до підстав звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності. Це зумовило написання цієї статті з **метою** розгляду підстав звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності у разі порушення умов договору перевезення пасажирів і багажу крізь призму зазначених питань з висвітленням практики Європейського суду справедливості та вітчизняних судів.

**Виклад основного матеріалу.** Так, згідно з ч. 1 ст. 922 ЦК України за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. Отже, нормою цієї статті передбачені підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності перевізника за умов їх доведеності.

Відповідно до пунктів 1, 3 розділу XV «Скасування та затримка рейсів» Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу (далі – Правила) [8] перевізник може затримати або скасувати рейс як з комерційних причин, так і з причин, які не залежать від нього. У разі дії надзвичайних обставин перевізник має право без повідомлення пасажирів скасувати чи затримати рейс або анулювати раніше підтвержене бронювання.

Міжнародні нормативно-правові акти, якими регулюються міжнародні повітряні перевезення, зокрема, Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [9] (далі – Монреальська конвенція), Регламент (ЄС) № 261/2004 «Про встановлення загальних правил у сфері компенсації та сприяння пасажирів у випадку відмови у посадці, скасування або тривалої затримки авіарейсу» [10] (далі – Регламент) також містять випадки звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності. Так, відповідно до ст. 19 Монреальської конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки у повітряному перевезенні пасажирів, багажу або вантажу. Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що

він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів. Отже, ця стаття містить правило про звільнення авіаперевізника від відшкодування шкоди за певних умов, хоча в ній не вживаються такі терміни, як «надзвичайні обставини» або «непереборна сила».

Відповідно до п. 14 преамбули Регламенту фактичні авіаперевізники мають звільнитися від відповідальності, якщо подія викликана надзвичайними обставинами, яких не можливо було б уникнути навіть у разі прийняття всіх розумних заходів. Згідно з ч. 3 ст. 5 Регламенту фактичний авіаперевізник не зобов'язаний виплачувати передбачену в ст. 7 компенсацію, якщо він зможе довести, що скасування авіарейсу викликано надзвичайними обставинами, яких не можливо було уникнути навіть у випадку вжиття всіх розумних заходів.

Отже, з наведеного випливає, що підстави звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності визначаються за допомогою різних понять. Так, у національному законодавстві ними є: непереборна сила та надзвичайні обставини. У міжнародному – надзвичайні обставини. Крім того, інколи законодавець одразу вказує або на конкретні підстави (усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажира та ін.), або на необхідність вчинення певних дій (вжиття всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди тощо), не використовуючи зазначені терміни. Все це зумовлює необхідність з'ясування сутності вказаних вище понять.

Визначення поняття «непереборна сила» міститься в п. 1 ч. 1 ст. 263 ЦК України. Під ним розуміється надзвичайна або невідворотна за даних умов подія. Майже аналогічне закріплено в ч. 2 ст. 218 ГК України.

У науковій літературі зазначається, що з'ясування сутності поняття «непереборна сила» вимагає врахування двох моментів, а саме: зовнішнього – для діяльності суб'єкта (надзвичайні обставини – повінь, удар блискавки, військові дії та ін.) і внутрішнього – шкода, заподіюється не діями цієї надзвичайної зовнішньої події безпосередньо, а діяльністю особи (причинний зв'язок необхідний), яка потрапила під вплив такої події, через що і сталося заподіяння шкоди [11, с. 42–43]. До того ж підкреслюється, що кваліфікаційними ознаками поняття «непереборна сила» є надзвичайність і невідворотність за певних умов [12, с. 508].

З огляду на законодавчі визначення і позиції науковців можна стверджувати, що непереборна сила може бути підставою звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності, якщо, по-перше, наявні її ознаки, які повинні існувати у сукупності<sup>1</sup>, та по-друге, існує причинний зв'язок між непереборною силою та шкодою, що заподіяна діяльністю авіаперевізника.

Поняття «надзвичайні обставини» міститься у ч. 4 розділу I «Загальні положення» Правил. Під ним розуміються обставини, які призводять до тривалої затримки або скасування одного або більше рейсів, навіть якщо відповідним авіаперевізником було вжито всіх розумних заходів, щоб запобігти затримкам

<sup>1</sup> Так, сполучник, який використовується в п. 1 ч. 1 ст. 263 ЦК України «або» є некоректним, його необхідно розуміти у значенні «та».

або скасуванням. Відповідно до п. 14 преамбули Регламенту подія викликана надзвичайними обставинами, якщо їх неможливо було уникнути навіть у випадку прийняття всіх розумних заходів.

З аналізу наведених визначень поняття «надзвичайні обставини», випливає, що його однією з обов'язкових ознак є невідворотність. Так, акцентується, що сторона зобов'язання вжила всіх розумних заходів, але не могла уникнути настання таких обставин. Отже, законодавче розуміння поняття «надзвичайні обставини» тотожне поняттю «непереборна сила», оскільки їх сутність розкривається за допомогою однакових ознак, а саме: надзвичайність та невідворотність.

З наведеного можна зробити певні висновки. По-перше, поняття «надзвичайні обставини» охоплюється поняттям «непереборна сила», оскільки надзвичайність є однією із ознак останнього. По-друге, коли законодавець використовує поняття «надзвичайні обставини» або взагалі не вживає його, умовами звільнення від цивільно-правової відповідальності авіаперевізника є надзвичайність та невідворотність обставин.

Таким чином, хоча ЦК України та інші нормативно-правові акти, як національні, так і міжнародні, використовують різні поняття («надзвичайні обставини», «непереборна сила») щодо підстав звільнення авіаперевізника від цивільно-правової відповідальності, такі поняття не суперечать один одному.

Незважаючи на досить детальне законодавче регулювання питання підстав звільнення від відповідальності авіаперевізника, на практиці виникають труднощі щодо визначення тих або інших обставин саме як непереборних та невідворотних за певних умов. Так, Європейський суд справедливості розглянув справу Wallentin-Hermann проти авіаперевізника Alitalia [13]. Під час з'ясування обставин справи суд встановив, що рейс, на які придбала квитки позивач для себе та членів своєї родини, було скасовано через складний дефект двигуна турбіни, про що пасажери дізналися за 5 хвилин до відправлення. Через цю обставину пасажери у місце призначення прибули зі значною затримкою. Позивачка звернулася з позовом про виплату їй 250 євро компенсації авіаперевізником відповідно до ч. 1 ст. 5 та ч. 1 ст. 7 Регламенту у зв'язку зі скасуванням її рейсу.

Аналіз цієї справи породжує питання: чи можна вважати надзвичайною обставиною технічний дефект у літаку (пошкодження двигуна)?

Під час розгляду цієї справи Європейський суд справедливості зазначив, що, по-перше, ч. 1 ст. 5 Регламенту закріплює принцип, згідно з яким пасажери мають право на компенсацію, якщо їх рейс скасовано. Частина 3 ст. 5, яка визначає обставини, за яких фактичний авіаперевізник не зобов'язаний виплачувати компенсацію, необхідно розглядати як відступ від цього принципу. У зв'язку з цим її положення повинні тлумачитися буквально. По-друге, п. 14 преамбули Регламенту містить орієнтовний перелік обставин. Проте це не означає, що ці обставини є надзвичайними. Їх необхідно розуміти тільки як такі, що можуть породжувати надзвичайні обставини. У зв'язку з цим настання обставин, які зазначені у п. 14 Регламенту, як правило, не є підставою для звільнення від відповідальності щодо виплати компенсації, передбаченої у ч. 1 ст. 5 Регламенту.

По-третє, незважаючи на те, що у п. 14 преамбули Регламенту є така обставина, як «непередбачені несправності, які здатні впливати на безпеку авіарейсу», і технічна проблема може бути серед таких, її можна визнати надзвичайною тільки тоді, коли вона а) не характерна нормальному здійсненню діяльності авіаперевізника і б) знаходиться поза фактичним контролем перевізника через її характер або походження. Технічні проблеми, що виникають у зв'язку з технічним обслуговуванням повітряних суден або через нездатність проводити належне обслуговування, не можуть бути кваліфіковані як «надзвичайні обставини» відповідно до ч. 3 ст. 5 Регламенту. По-четверте, не можна виключати, що технічні проблеми можуть охоплюватися поняттям «надзвичайні обставини» у разі, коли вони є наслідком подій, які не виникають за звичайного здійснення діяльності авіаперевізника і знаходяться поза його фактичним контролем. До них, зокрема, належать приховані виробничі дефекти суден, котрі хоча вже і перебувають в експлуатації, проте небезпечні для польотів, а також шкода, завдана судну внаслідок актів саботажу або тероризму.

У вітчизняній судовій практиці не приділяється достатньої уваги такій обставині, що може бути підставою звільнення від відповідальності авіаперевізника, як виникнення технічної несправності на повітряному судні. Так, Шевченківський районний суд м. Києва, розглядаючи обставини справи, встановив, що затримка відправки рейсу МАУ Київ-Дубаї (PS 373) сталася через виявлену у ході проведення екіпажем передпольотної перевірки технічну несправність. У зв'язку із затримкою рейсу на 4 години позивачі втратили стиковку з рейсом, що здійснював відповідач Емірейтс Ерлайнз. У задоволенні позовних вимог щодо відшкодування компенсації за затримку авіарейсу було відмовлено [14]. Незважаючи на з'ясовані обставини справи, а саме технічну несправність повітряного судна, суд не дослідив причин її виникнення та характер. Крім того, поза увагою суду залишилося питання вжиття перевізником усіх розумних заходів для усунення технічної несправності та чи може врешті-решт така несправність бути підставою для звільнення від відповідальності авіаперевізника, зокрема щодо відшкодування передбаченої законодавством компенсації.

**Висновки.** Таким чином, виникнення технічних проблем не свідчить про наявність або відсутність надзвичайних обставин. Факту, що авіаперевізник виконав мінімальні правила з технічного обслуговування судна, не може бути достатньо, щоб встановити, що цей перевізник ужив «усіх розумних заходів» за сенсом ч. 3 ст. 5 Регламенту, а отже, й звільнявся від свого зобов'язання щодо виплати компенсації. Як приклад, можна навести ст. 143 Кодексу торговельного мореплавства України, згідно з якою перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (приховані недоліки). Аналогічна норма стосовно авіаперевізника у законодавстві відсутня. Незважаючи на це, на перевізника будь-якого виду транспорту покладається обов'язок з технічного обслуговування судна та забезпечення безпеки перевезень.

Так, згідно з ч. 10 ст. 85 Повітряного кодексу України суб'єкт авіаційної діяльності авіації загального призначення та фізична особа – експлуатант повітряного судна повинні забезпечувати авіаційну безпеку в місцях базування, стоянок та під час виконання польотів. Крім того, пунктом 2.6. розділу II Правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1 [15], передбачено, що експлуатант повинен забезпечити безпеку польотів та авіаційну безпеку.

#### **Список літератури:**

1. Выгодянский А. В. Ответственность воздушного перевозчика по договору воздушной перевозки пассажиров и грузов / А. В. Выгодянский // Юрист. – 2009. – № 10. – С. 59–67.
2. Домбругова А. Договір перевезення пасажирів та багажу (за новим Цивільним кодексом України) / А. Домбругова // Юрид. вісн. України. – 2003. – № 46. – С. 14.
3. Елисеев Б. П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов / Б. П. Елисеев. – Москва : Дашков и К., 2011. – 295 с.
4. Пассек Е. В. Неимущественный интерес и непреодолимая сила в гражданском праве / Е. В. Пассек. – Москва : Статут, 2003 – 399 с.
5. Цірат Г. В. Регулювання затримки рейсу за монреальською Конвенцією 1999 року та правилами перевезення пасажирів і багажу [Електронний ресурс] / Г. В. Цірат. – Режим доступу: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum./dip/2012\\_56/01\\_087.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum./dip/2012_56/01_087.pdf)
6. Dempsey P. S. Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage / P. S. Dempsey and O. J. Svante // Air and Space Law 35, no. 3. Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2010. – 212 p.
7. Manuel H. The Montreal Convention in the European Context: a passenger's paradise? / H. Manuel // IFTTA Europe Workshop. Budapest, 3–5 April 2008. – P. 7–9.
8. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [Електронний ресурс] : наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.
9. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_594).
10. Щодо встановлення загальних правил у сфері компенсації та сприяння пасажирів у випадку відмови у посадці, скасування або тривалої затримки авіарейсу [Електронний ресурс] : Регламент Європейського парламенту та Ради від 11.02.2004 р. № 261/2004. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_912).
11. Белякова А. М. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности (Ответственность владельцев источника повышенной опасности) / А. М. Белякова. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1967. – 56 с.
12. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). – Т. 7: Загальні положення про зобов'язання та договір / за ред. проф. І. В. Спасибо-Фатеевої. – Серія «Коментарі та аналітика». – Харків : ФО-П Лисяк Л. С., 2012. – 736 с.
13. Рішення Європейського суду справедливості від 22.12.2008 р. у справі Friederike Wallentin-Hermann проти Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, № C-549/07 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30d50d9e17dfeb54480a8cffb490af05cead.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuSbxj0?text=&docid=73223&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=474302>.
14. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 30.04.2015 р. у справі № 761/18854/14-ц [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/44326508>.



15. Правила сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1 [Електронний ресурс] : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.07.2010 р. № 430. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0558-10/page>.

**References:**

1. Vygodjanskij, A.V. (2009). *Otvetstvennost' vozдушnogo perevozchika po dogovoru vozdušnoj perevozki passazhirov i gruzov* [The responsibility of an air carrier under the contract of carriage by air of passengers and cargo]. *Jurist – Lawyer*, 10, 59–67 [in Russian].

2. Dombrohuova, A. (2003). *Dohovir perevezennia pasazhyra ta bahazhu (za novym Tsyvil'nym kodeksom Ukrainy)* [Contract of Carriage passenger and luggage (new Civil Code of Ukraine)]. *Yuryd. visn. Ukrainy – Legal Bulletin of Ukraine*, 46, 14 [in Ukrainian].

3. Eliseev, B.P. (2011). *Vozdushnye perevozki: zakonodatel'stvo, kommentarii, sudebnaja praktika, obrazy dokumentov* [Air transport: legislation, comments, jurisprudence, sample documents]. Moscow: Dashkov i K. [in Russian].

4. Passek, E.V. (2003). *Neimushhestvennyj interes i nepredolimaja sila v grazhdanskom prave* [Moral interests and irresistible force in civil law]. Moscow : Statut [in Russian].

5. Tsirat, H.V. *Rehuliuвання затримки рејсу за монреал'скої Конвенції 1999 року та правили перевезення пасажирів і багажу* [Adjust the flight delay by the Montreal Convention of 1999 and the rules of passenger and luggage]. *archive.nbuv.gov.ua*. Retrieved from: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum./dip/2012\\_56/01\\_087.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum./dip/2012_56/01_087.pdf) [in Ukrainian].

6. Dempsey P.S. *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage*. *Air and Space Law* 35, 3. Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2010.

7. Manuel H. *The Montreal Convention in the European Context: a passenger's paradise? / IFTTA Europe Workshop*. Budapest, 3-5 April 2008, 7–9.

8. *Pravyla povitrianykh perevezen' pasazhyriv i bahazhu* : Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 30.11.2012 № 735 [Rules air transportation of passengers and baggage]. (n.d.). *zakon3.rada.gov.ua*. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12> [in Ukrainian].

9. *Konventsia pro unifikatsiiu deiakykh pravyl mizhnarodnykh povitrianykh perevezen'* [Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air] (n.d.). *zakon3.rada.gov.ua*. Retrieved from: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_594) [in Ukrainian].

10. *Schodo vstanovlennia zahal'nykh pravyl u sferi kompensatsii ta spriannia pasazhyram u vypadku vidmovy u posadtsi, skasuvannia abo tryvaloi zatrymky aviarejsu* : Rehlament Yevropejs'koho parlamentu ta Rady vid 11.02.2004 № 261/2004 [As for common rules in the field of compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights]. (n.d.). *zakon3.rada.gov.ua*. Retrieved from: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_912) [in Ukrainian].

11. Beljakova, A. M. (1967). *Vozmeshhenie vreda, prichinnenogo istochnikom povyshennoj opasnosti (Otvetstvennost' vladel'cev istochnika povyshennoj opasnosti)* [Compensation for damage caused by a source of increased danger (Liability of owners of high-risk source)]. Moscow : Izd-vo Mosk. un-ta [in Russian].

12. Spasybo-Fatieieva, I.V. (Eds.). (2012). *Civil Code of Ukraine: the scientific and practical commentary (explanation, interpretation, recommendations positions using the higher courts, Ministry of Justice, researchers, professionals)*. General provisions on obligations and contract. (Vols. 12–7). Kharkiv. FO-P Lysiak L.S. [in Ukrainian].

13. *Rishennia Yevropejs'koho sudu spravlyvosti vid 22. 12. 2008. № C-549/07 y spravi Friederike Wallentin-Hermann versus Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*. *curia.europa.eu*. Retrieved from: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30d50d9e17dfef54480a8cffb490af05cead.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuSbxj0?text=&docid=73223&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=474302>.

14. *Rishennia Shevchenkivs'koho rajonnoho sudu m. Kyieva vid 30.04.2015 y spravi № 761/18854/14-ts*. *www.reyestr.court.gov.ua* Retrieved from: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/44326508> [in Ukrainian].

15. Pravyla sertyfikatsii ekspluatantiv, scho zdijsniuiut' ekspluatatsiiu tsyvil'nykh povitrianykh suden (litakiv) z metoiu vykonannia komertsijnykh transportnykh perevezen' zghidno z vymohamy OPS 1 : Nakaz Ministerstva transportu ta zv'iazku Ukrainy vid 05.07.2010 № 430 [Rules of certification of operators engaged in the operation of civil aircraft (aircraft) to perform commercial transport accordance with OPS 1]. (n.d.). zakon3.rada.gov.ua. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0558-10/page> [in Ukrainian].

**Urazova A. A.**, PhD in Law, Assistant of Department of Civil Law 1, Yaroslav Mudryi National Law University, Ukraine, Kharkiv.  
e-mail: AnnaUrazova@ukr.net ; ORCID 0000-0003-3588-518X

### **Grounds acquittance from civil liability of the carrier for breach of contract of carriage passengers and baggage**

*The essence of the concepts of «force majeure» and «emergency» has been clarified, revealed their contents; individual circumstances as grounds for acquittance from the carrier's civil liability with the practice of the European Court of Justice are considered.*

*In civil law single questions of the grounds carrier acquittance from civil liability for breach of contract are analyzed by national and foreign scientists as A. Vyhodyanskyi, A. Dombruhova, B. P. Eliseev, E. V. Passyuk, G. V. Tsirat, P. S. Dempsey, H. Manuel and others. Some aspects are still controversial, particularly value the concepts of «force majeure» and «emergency» as grounds for acquittance from civil liability carrier, always the fault of the aircraft is the factor to release the air carrier from civil liability and so on.*

*The purpose of this article is consideration the issue of air carrier grounds for acquittance of civil liability in case of breach of contract of carriage of passengers and baggage, namely the delay or cancellation highlighting with illumination of the practice of the European Court of Justice and national courts.*

*Legislative grounds for acquittance from civil liability of the air carrier are determined by different concepts – the «emergency», «force majeure», and therefore there is a need to clarify their essence. Legal understanding of the concept of «emergency» is identical to the concept of «force majeure» because their essence is revealed with the help of the same characteristics, namely urgency and inevitability. Summarizing the views of scientists and legislative approach to determine the origins of force majeure and their list can be noted that these include such circumstances that caused the social, natural, technological, environmental and other phenomena. Emergency may also be caused by natural, social, technical, political and other phenomena too. Thus, the circumstances and the nature of their origin, content of analyzed concepts are identical. Technical problem can be considered urgency only when it, at first, is not typical of the normal exercise of an air carrier and, secondly, is beyond the actual control of the carrier due to its nature or origin. Technical problems which appear in connection with the maintenance of aircraft or through failure to carry out proper maintenance can not be by themselves qualify as «emergency».*

*Firstly, the concept of «emergency» covered by the concept of «force majeure» because the urgency is one of the signs of the latter. Secondly, when the legislator uses the concept of «emergency», or does not use it, the conditions of release the air carrier from civil liability of are urgency and inevitability of the circumstances. This actually shows the identification of the concept of «emergency» and the concept of «force majeure». Thirdly, the contents of the analyzed concepts form the fact that usually has the same origin. Prevalence of technical challenges faced by carriers themselves is not the factor that indicates the presence or absence of «emergency».*

**Keywords:** grounds for acquittance from civil liability carrier; force majeure; emergency; technical failure.

*Надійшла до редакції 28.11.2016 р.*