

**ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ:  
ДЕЯКІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ**

*У статті аналізуються положення нормативно-правових актів, міжнародних конвенцій в сфері повітряного перевезення, а також погляди вчених щодо суб'єктного складу договору перевезення повітряним транспортом.*

**Ключові слова:** договір перевезення, повітряний транспорт, сторони договору.

Повітряний транспорт в історичному вимірі є порівняно новим видом транспорту. Разом з тим, повітряні перевезення набувають все більшого поширення як у нас в країні, так і за кордоном. Така популярність зазначеного виду перевезень обумовлена, в першу чергу, великою, порівняно з іншими видами транспорту, швидкістю, можливістю доставити пасажирів і вантаж в місця призначення, що є недоступними для інших видів транспорту.

Вагомий внесок у дослідження різних аспектів перевезення повітряним транспортом внесли такі вітчизняні та зарубіжні вчені-юристи, як І. Безлюдько, В. Вітрянський, О. Дзера, І. Діковська, Н. Кузнєцова, В. Луць та ін. Разом з тим, внесення змін в транспортне законодавство, нормативно-правове закріплення та ефективне використання на практиці принципу свободи договору, зумовлює інтерес до дослідження юридичної підстави повітряних перевезень – договору повітряного перевезення.

Метою цієї статті є дослідження правової природи договору перевезення повітряним транспортом на основі аналізу норм діючого законодавства.

Перевезення повітряним транспортом здійснюється на приватних засадах, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов, але з урахуванням імперативів безпеки.

З огляду на це, законодавче регулювання договорів перевезення мало і має певну специфіку не притаманну іншим цивільно-правовим інститутам. Зокрема, окрім Цивільного кодексу України (далі по тексту – «ЦК») [1] передбачається наявність окремих кодифікованих актів (статутів, кодексів), які враховують специфіку перевезення окремими видами транспорту. Не є в цьому плані винятком і повітряні перевезення, які регулюються Повітряним кодексом України (далі по тексту – «ПК») [2].

Слід зазначити, що даний нормативно-правовий акт має комплексний характер і містить приватно-правові і публічно-правові норми, які регулюють відносини щодо контролю з боку держави за повітряними перевезеннями. Причому останні переважають.

Цивільно-правовий договір перевезення повітряним транспортом, як основний засіб правового регулювання перевезень, має певну специфіку, обумовлену видом транспорту.

Як було зазначено вище, підставою для виникнення зобов'язальних відносин по перевезенню є договір. Відповідно до ст. 60 ПК, повітряні перевезення виконуються на підставі договору перевезення. Разом з тим, ПК не дає визначення договору перевезення повітряним транспортом.

З огляду на те, що договір перевезення повітряним транспортом є цивільно-правовим договором на нього в повній мірі поширюються норми ЦК.

Договірні зобов'язання, що випливають з договору повітряного перевезення, належать до групи договорів про надання перевізних послуг. Тобто, на нього розповсюджуються положення Глави 63 ЦК «Послуги. Загальні положення»: положення цієї глави, відповідно до ч. 2 ст. 901 ЦК, можуть застосовуватися до всіх договорів про надання послуг, якщо це не суперечить суті зобов'язання. Окрім того, спеціальній регламентації послуг з перевезення присвячено норми Глави 64 ЦК «Перевезення».

ЦК посідає центральне місце у регулюванні відносин перевезення, тому всі норми, які містяться в інших законодавчих і нормативних актах, зокрема, норми і ПК мають йому відповідати, за винятком тих випадків, коли ЦК передбачено можливість врегулювання перевізних відносин законом по-іншому.

Аналізуючи норми, які містяться у Главі 64 ЦК, можна зробити висновок, що поняття «договір перевезення» розкривається через низку договорів, які покликані регулювати різні відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу, пошти. Зазначені договори відрізняються один від одного за різними ознаками: суб'єктивним складом, предметом тощо.

Відповідно до ч. 1 ст. 908 ЦК, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Тобто, залежно від об'єкта перевезення законодавець виділяє перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Відповідно, повітряне перевезення можна визначити як перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном.

За договором перевезення вантажу, згідно ч. 1 ст. 909 ЦК, 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.

За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його перевезення (ч. 1 ст. 910 ЦК).

Різновидом договору перевезення є договір чартеру (фрахтування): за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам (ч. 1 ст. 912 ЦК). Схоже визначення міститься і у ст. 61 ПК: за договором чартеру (фрахтування повітряного судна), одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один чи кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

ЦК містить загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу різними видами транспорту. Більш детальна регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних перевезень основним з яких є ПК.

Разом з тим, ПК містить тільки визначення договору чартеру (фрахтування повітряного судна), а визначення договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів повітряним транспортом відсутні. Не містить визначення зазначених договорів перевезення і проект Повітряного кодексу України [3].

На нашу думку, в ПК доцільно закріпити загальне визначення договору перевезення повітряним транспортом. Доповнення ПК такими визначеннями дозволить визначити істотні умови договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу з урахуванням специфіки саме повітряних перевезень, зокрема, предмет договору, оплату, строк та місце виконання договору; встановити сторони договору перевезення повітряним транспортом.

На підставі наведених вище законодавчих визначень договору перевезення можна виділити основні ознаки договору перевезення повітряним транспортом на прикладі ознак договору перевезення в цілому.

По-перше, договір перевезення повітряним транспортом є договором про надання перевізних послуг, тобто послуг з переміщення пасажирів, багажу, вантажу та пошти.

По-друге, цей договір є двостороннім. Однією із сторін будь-якого договору повітряного перевезення є повітряний перевізник.

Визначення поняття «перевізник» є важливим науковим та практичним завданням як на міжнародному рівні, так і у вітчизняному законодавстві. Визначення повітряного перевізника закріплено в ПК, Правилах повітряних перевезень вантажів [4], Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу [5].

Як зазначено у ст. 59 ПК, повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки.

З наведеного визначення можна виділити основні ознаки повітряного перевізника:

1) повітряним перевізником може бути фізична або юридична особа. Слід зазначити, що згідно із Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. [6], до господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, віднесено надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів повітряним транспортом.

Відповідно повітряним перевізником може бути фізична або юридична особа, яка отримала ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів.

Оскільки діяльність з перевезення пасажирів та вантажів є підприємницькою у розумінні ст. 3 Господарського кодексу України від 16.01.2003 р. [7], якщо перевізником виступає фізична особа, мова може йти лише про фізичну особу, яка зареєстрована в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців в порядку, передбаченому Законом України «Про державну реєстрацію юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців» від 15.05.2003 р. [8].

Тобто, перевізником може бути або юридична особа, або фізична особа-підприємець. У зв'язку з цим, доцільно визначаючи поняття перевізника в ПК вживати термін «фізична особа-підприємець».

2) повітряний перевізник надає послуги з повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти. Не дивлячись на те, що в ПК присвячено окремий розділ повітряним перевезенням з однойменною назвою (розділ XI), самого визначення «повітряне перевезення» зазначений нормативно-правовий акт не містить. Цю прогалину враховано проектом ПК відповідно до ст. 3 якого («Визначення термінів») повітряне перевезення – перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти, яке здійснюється повітряним судном.

3) наявність прав експлуатанта авіаційної техніки. Відповідно до ст. 5 ПК, експлуатантом є особа, організація або підприємство, яке експлуатує повітряні судна чи пропонує свої послуги в цій галузі. Хотілося б відзначити, що визначення поняття «експлуатант» окрім ПК зустрічається ще

близько в 40 нормативно-правових актах в редакції, що майже не відрізняється від редакції наведеній в ПК. Разом з тим, окремі нормативно-правові акти визначають це поняття дещо ширше.

Так, відповідно до п. 4 Інструкції про порядок заповнення вантажної митної декларації [9], експлуатант – юридична або фізична особа, яка експлуатує морське (річкове) або повітряне судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах. Згідно з п. 1.7 Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України [10], експлуатант – особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряне судно або пропонує свої послуги в цій галузі та має відповідний сертифікат, виданий Державіаадміністрацією.

З наведених вище визначень поняття «експлуатант» можна виділити такі його основні ознаки:

1) повітряне судно може належати як юридичній так і фізичній особі на будь-якому майновому праві: як на речовому (право власності), так і на зобов'язальному (оренда, лізинг). Як зазначено у п. 3.1.1. Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні [11], повітряне судно може бути зареєстровано в державному реєстрі цивільних повітряних суден України, якщо воно є власністю юридичної або фізичної особи України або орендується юридичною або фізичною особою України в іноземного власника;

2) експлуатант здійснює експлуатацію повітряного судна, тобто здійснює повітряне перевезення пасажирів, багажу, вантажу чи пошти. Хотілося б відзначити, що проект ПК залежно від «об'єкту експлуатації» розрізняє експлуатанта аеродрому, експлуатанта аеропорту та безпосередньо експлуатанта повітряного судна який саме і може виступати повітряним перевізником.

3) наявність сертифіката експлуатанта. Такий сертифікат, відповідно ст. 17 ПК, є підтвердженням придатності повітряного судна до виконання польотів. Видача сертифікату здійснюється у порядку, передбаченому Правилами сертифікації типу авіаційної техніки [12].

Тобто, повітряного перевізника можна визначити як юридичну особу або фізичну особу-підприємця, яка на підставі договору перевезення повітряним транспортом надає послуги з перевезення вантажу, пасажирів, багажу та пошти і має права експлуатанта.

Слід зазначити, що терміну «перевізник» дається два визначення. По-перше, це власне перевізник, по-друге, фактичний перевізник.

Так, відповідно до розділу 3 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, перевізником є юридична або фізична особа, що має постійне місце діяльності в Україні (і/або Україна забезпечує і підтримує фактичний контроль за діяльністю цієї юридичної або фізичної особи) і яка перевозить або бере на себе зобов'язання перевезти пасажирів та/або його багаж згідно з квитком,

а також бере на себе зобов'язання надати всі інші послуги, що пов'язані з таким перевезенням, незалежно від того, чи є ця юридична або фізична особа «фактичним перевізником» або «перевізником за договором». Згідно п. 19.1. згаданих Правил, 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.

Аналогічне визначення перевізника за договором та фактичного перевізника міститься і в Правилах повітряних перевезень вантажів.

Відповідно до ст. 1 Гвадалахарської конвенції [13], перевізником за договором є особа, яка уклала договір перевезення з пасажиром чи відправником. Фактичний перевізник – це особа, яка не є перевізником за договором і уповноважена перевізником по договору здійснювати все перевезення або його частину.

Перевізник за договором та фактичний перевізник згадуються також і в Монреальській конвенції [14]: вона застосовується коли особа (далі – перевізник за договором) як основна сторона укладає договір перевезення, який регулюється цією Конвенцією, з пасажиром або вантажовідправником, або з особою, яка діє від імені пасажирів або вантажовідправника, а інша особа (далі – фактичний перевізник), будучи уповноваженим перевізником за договором, здійснює все перевезення або його частину, але не є стосовно такої частини послідовним перевізником у контексті цієї Конвенції. Наявність згаданих повноважень є презумпцією за відсутності доказу протилежного (ст. 39).

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.

У договорі повітряного перевезення пасажирів і багажу другою стороною виступає пасажир. Згідно розділу 3 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу пасажиром є особа (за винятком членів екіпажу), що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення, а багажем вважаються предмети, майно та інша особиста власність пасажирів, які є необхідними для особистого користування, комфорту чи для забезпечення зручностей у зв'язку з його подорожжю.

Тобто особливістю такого договору є те, що в якості особи, яка отримує послугу виступає виключно фізична особа.

Але слід зазначити, що порівняно з іншими видами транспорту, законодавством, окрім загальних вимог щодо необхідного обсягу дієздатності для укладення договору повітряного перевезення, до пасажирів пред'являються особливі вимоги. Недотримання цих вимог може бути підставою для

відмови перевізника укласти договір повітряного перевезення. Так, відповідно до п. 11.3. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, перевезення дітей без супроводу, недієздатних осіб, вагітних жінок або хворих осіб, або інших осіб, які вимагають спеціальної допомоги, має здійснюватися лише після попереднього одержання дозволу перевізника. Вік пасажирів, згідно з пп. 2 п. 11.1. вказаних Правил, також може бути підставою для відмови у наданні послуги по перевезенню.

Перевізник може також відмовити пасажирів у продажу білету у випадку відсутності вільних місць.

Характеризуючи суб'єктний склад договору перевезення вантажу повітряним транспортом доцільно зупинитися на правовому статусі вантажоодержувача. Вантажоодержувач і відправник можуть збігатися у одній особі або бути різними. У другому випадку, беззаперечним є той факт, що в договорі перевезення вантажу беруть участь принаймні три учасники: перевізник, відправник і вантажоодержувач.

Зобов'язання як цивільно-правовий зв'язок між кредитором і боржником не може створювати обов'язку для третьої особи. Це є загальновідомою презумпцією цивільного права. Разом з тим, неодноразовою правового статусу вантажоодержувача як учасника перевезення породила в юридичній літературі дискусію про віднесення договору перевезення вантажу до двосторонніх чи багатосторонніх договорів.

Специфіка правового статусу вантажоодержувача, як учасника договору повітряного перевезення, пов'язана з наступним:

1. Перевезення є засобом виконання іншого зобов'язання, яке виникає з основного договору (як правило, поставки), що укладається між вантажовідправником і вантажоодержувачем. Разом з тим, в перевізника, на підставі договору перевезення виникають обов'язки як перед вантажовідправником, так і перед вантажоодержувачем.

2. У вантажоодержувача в зв'язку з укладенням договору перевезення виникають права. Наприклад, він має право вимагати від повітряного перевізника видати вантаж, що прибув у місце призначення.

3. У вантажоодержувача у зв'язку з укладенням договору перевезення виникають обов'язки перед перевізником. Так, відповідно до п. 12.1.4. Правил повітряних перевезень вантажів, приймаючи авіавантажну накладну чи вантаж, вантажоодержувач відповідає за оплату витрат і виплат у зв'язку з транспортуванням вантажу, якщо інше не передбачено договором перевезення.

Але не дивлячись на те, що у вантажоодержувача у зв'язку з укладенням договору перевезення вантажу повітряним транспортом виникають як права, так і обов'язки, його не можна розглядати в якості сторони такого договору.

Тому більш поширеною є позиція, що договір перевезення вантажу повітряним транспортом є договором на користь третьої особи, якою виступає вантажоодержувач.

Суть такої моделі договору полягає в тому, що боржник вчиняє певні дії як повністю так і в певній частині на користь особи, яка не бере участь в укладенні цього договору. Відповідно до ч. 1 ст. 636 ЦК, договором на користь третьої особи є договір, в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена в договорі.

Але та обставина, що у вантажоодержувача окрім прав з'являються обов'язки, викликало критику щодо віднесення договору перевезення до договору на користь третьої особи, оскільки третя особа може набувати за договором лише права і не може приймати на себе юридичні обов'язки, тому що обов'язки виникають у того, хто сам укладає договір [15].

На нашу думку, з огляду на зазначене вище, договір повітряного перевезення є лише різновидом договору на користь третьої особи, в якому внаслідок специфіки транспортної галузі, правове становище вантажоодержувача є особливим. Відповідно, характеризуючи суб'єктний склад договору перевезення вантажу повітряним транспортом доцільно використовувати термін «учасники договору», який є ширшим ніж термін «сторони договору» і охоплює коло осіб відсутність активних дій з боку яких призвела б до неможливості укладення або належного такого виконання договору.

По-третє, договір перевезення повітряним транспортом може бути як реальним так і консенсуальним.

Зокрема, договір перевезення пасажирів і багажу є за своїм характером консенсуальним. Що стосується перевезення вантажу, то зі змісту ст. 909 ЦК, випливає, що обов'язок у перевізника доставити вантаж виникає лише після його прийняття. Тобто, цей договір є реальним. Разом з тим, ми погоджуємося з І.Безлюдько, що «існування такої презумпції, не перешкоджає сторонам передбачити в договорі повітряного перевезення обов'язок прийняти вантаж до перевезення в майбутньому. У такому випадку цей договір набуде ознак консенсуальності» [16].

По-четверте, 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. Так, відповідно до ч. 1 ст. 60 ПК, кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами). Такими документами, зокрема, є авіаквиток (при перевезенні пасажирів), багажна квитанція (при перевезенні багажу), вантажна накладна (при перевезенні вантажу). Відповідна норма міститься в ч. 2 ст. 97 проекту ПК.

По-п'яте, договір перевезення повітряним транспортом є оплатним договором, оскільки діям перевізника відповідає обов'язок відправника чи пасажирів вчинити зустрічну дію, а саме, сплатити провізну плату.

По-шосте, договір перевезення пасажирів і багажу є публічним, тобто відповідно до ч. 1 ст. 633 ЦК, повітряний перевізник бере не себе обов'язок надавати послуги з перевезення кожному, хто до нього звернеться.

Що стосується договору перевезення вантажу, то на нашу думку, його не можна віднести до публічного в силу відсутності такої ознаки публічного договору, як обов'язок перевізника вантажу укласти договір з кожним, хто до нього звернеться. Хоча в літературі з цього приводу існують і інші позиції.

Таким чином, договір перевезення повітряним транспортом є двостороннім договором про надання послуг, однією із сторін якого є повітряний перевізник, а іншою – пасажир або відправник, може бути як реальним, так і консенсуальним, є формальним, оплатним і публічним договором.

### Література

1. *Цивільний кодекс України* від 16.01.2003 р. // *Голос України*. – 2003. – № 47–48.
2. *Повітряний кодекс України* від 04.03.1993 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 1993. – 25. – Ст. 274.
3. *Проект Повітряного кодексу України №2373* від 13.06.2008 р. // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
4. *Правила повітряних перевезень вантажів* наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 186 від 14.03.2006 р. // *Офіційний вісник України* від 05.07.2006. – № 25. – Ст. 262.
5. *Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу* затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 187 від 14.03.2006 р. // *Офіційний вісник України* від 05.07.2006. – № 25. – Ст. 285.
6. *Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності»* від 01.06.2000 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2000. – 36. – Ст. 99.

### О.В. Онищенко

Договор перевозки воздушным транспортом: некоторые гражданско-правовые аспекты.

В статье анализируются положения нормативно-правовых актов, международных конвенций в сфере воздушных перевозок, а также позиции ученых касательно субъектного состава договора перевозки воздушным транспортом.

### O.V. Onischenko

Contract of air transportation: some civil legal aspects.

The paper analyses provisions of regulatory legal acts and international conventions in the sphere of air transportation, as well as scientists' opinions on the partial composition of the contract of air transportation.

7. *Господарський кодекс України* від 16.01.2003 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 18, № 19–20, № 21–22. – Ст. 144.

8. *Законом України «Про державну реєстрацію юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців»* від 15.05.2003 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 31–32. – Ст. 263.

9. *Інструкція про порядок заповнення вантажної митної декларації затверджена наказом Державної митної служби України* від 09.07.1997 р. № 307 // *Офіційний вісник України* від 20.10.1997. – № 40. – Ст. 120.

10. *Правила інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України затверджені наказом Мінзв'язку України* від 19.03.2009 р. № 295 // *Офіційний вісник України* від 05.05.2009. – № 31. – Ст. 83.

11. *Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації* від 31.01.2006 р. № 67 // *Офіційний вісник України* від 07.03.2006. – № 8. – Ст.242.

12. *Правила сертифікації типу авіаційної техніки (розділи А, В, С, D, Е частини 21 Авіаційних правил України «Процедури сертифікації авіаційної техніки»)* затверджені наказом Мінтранспорту України від 03.11.2000 № 611 // *Офіційний вісник України* від 26.01.2001. – № 1. – Том 1. – Ст. 258.

13. *Конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особою іншою, ніж договірний перевізник (Гвадалахарська конвенція)* від 18.09.1961 р. // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).

14. *Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція)* від 28.05.1999 р. // *Закон України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень»* // *Відомості Верховної Ради України*. – 2009. – 15. – Ст. 201.

15. *Витрянский В.В.* Договор перевозки. – М.: Статут, 2001. – 526 с.

16. *Безлюдько І.О.* Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за законодавством України// *Автореф. к.ю.н.* – 12.00.03. – К., 2005. – 22 с.