

**С. І. Хом'яченко,**  
кандидат юридичних наук, доцент,

**Н. Ф. Хоцяновська,**  
старший викладач,

**Т. О. Часова,**  
кандидат юридичних наук

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН ПІД ЧАС СТЯГНЕННЯ КОМПЕНСАЦІЇ ЗА ЗАТРИМКУ АВІАРЕЙСУ

Національний університет біоресурсів і природокористування України

вул. Героїв Оборони, 15, 03041, Київ, Україна

Національний авіаційний університет

проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна

E-mails: arturmark@ukr.net, hotsya@ukr.net, tatyana-avk1@ukr.net

**Мета:** у дослідженні зроблено спробу визначити коло правового регулювання відносин під час стягнення компенсації за затримку рейсу, а також ускладнень та проблем, пов'язаних із відсутністю відповідного правового регулювання, з якими стикаються пасажирів у разі стягнення такої компенсації, та можливі шляхи усунення відповідних перешкод у реалізації пасажирів цього права. **Методи дослідження:** у роботі використано діалектичний метод пізнання, загальнонаукові та спеціальні методи. **Результати:** наведено обґрунтування щодо необхідності сформулювати централізований механізм реалізації права пасажирів на компенсацію у зв'язку із затримкою авіарейсу. **Обговорення:** пошук шляхів удосконалення правового механізму реалізації права пасажирів на компенсацію у зв'язку із затримкою авіарейсу.

**Ключові слова:** авіап перевезення; авіап перевізник; правове регулювання; затримка авіарейсу; компенсація; стягнення компенсації; пасажир.

### Постановка проблеми та її актуальність.

Забезпечення належного функціонування повітряного транспорту в сучасних умовах є невід'ємним елементом формування стабільної економіки нашої країни та розвитку міжнародних відносин. За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2012 по 2023 роки загальний попит на повітряні перевезення у світі щороку зростатиме в середньому на 4–5 %. Зокрема, у 2017 році вітчизняні авіаційні підприємства створили надійні умови для зростання основних економічних показників діяльності галузі. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 27,6 % та становили 16498,9 тис. чоловік. Швидке поширення міжнародних повітряних

перевезень потребує їх регламентації, а також визначення режиму повітряного простору та можливих наслідків таких польотів, зокрема цивільно-правової відповідальності перевізника й експлуатанта повітряних суден перед пасажиром та іншими особами.

Слід звернути увагу, що на практиці найпоширенішими порушеннями прав і законних інтересів пасажирів є випадки скасування та затримки авіарейсів. Зокрема, за інформацією Державної авіаційної служби України, лише у вересні 2018 року 77,7 % рейсів вітчизняних авіакомпаній з аеропортів України виконано вчасно [1]. У зв'язку із затримкою рейсів збільшується споживання пального на 6 %. В Європейському Союзі 50 тис. чоловік щодня вилітають із запізненням. З

огляду на зазначене особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника, а отже, питання, досліджувані в цій статті, мають теоретичне і практичне значення, а також є визначальними для національного та міжнародного приватного права.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Окремі питання правового регулювання перевезень пасажирів авіаційним транспортом розглядалось у роботах українських науковців (І. О. Безлюдько [2], І. А. Діковської [3], О. В. Оніщенко [4], О. П. Радчук [5], Н. В. Флик [6]) та зарубіжних авторів (М. М. Остроумова [7], Д. Томпкінса [8], Т. Анмака [9], Т. Валена [10] та ін.). Однак окремого і детального дослідження правового регулювання стягнення компенсації за затримку авіаційного рейсу до цього часу не проводилося. Питання відповідальності авіаперевізника, незважаючи на інтенсифікацію її міжнародного і національного правового регулювання, залишаються найбільш складними і до кінця невирішеними. Це дослідження покликане виявити такі проблеми та визначити можливі напрями їх усунення.

**Метою** статті є визначення кола правового регулювання відносин під час стягнення компенсації за затримку рейсу, а також визначення ускладнень та проблем, з якими стикаються пасажирів у разі стягнення такої компенсації, пов'язаних із відсутністю відповідного правового регулювання, та можливих шляхів усунення відповідних перешкод у реалізації пасажирів цього права.

**Виклад основного матеріалу.** Регулярність відправлення повітряного судна є однією з найважливіших характеристик якості обслуговування авіапасажирів.

Визначальну роль в удосконаленні якості авіаперевезень пасажирів відіграє формування відповідної основи правового регулювання, а саме: ратифікація Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [11], набрання чинності Регламентом № 2027/97 Ради ЄС «Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів і багажу» [12] та Регламентом (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламе-

нту та Ради «Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирів у разі відмови в посадці, відміні або тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) № 295/91» [13], а також прийняття нового Повітряного кодексу України (далі – ПК України) [14]. Очевидно, що значні затримки та скасування рейсів зумовили прийняття нових Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу у 2012 році (далі – Правила) [15]. Слід зазначити, що деталізуються положення зазначених нормативних актів у відповідних правилах, прийнятих кожним із авіаперевізників. Також на відносини із надання послуг авіаперевезення поширюється дія Закону України «Про захист прав споживачів» [16].

Указаними документами на законодавчому рівні були закріплені важливі гарантії для пасажирів авіаперевезень.

Зокрема, визначено право на компенсацію у разі затримки авіарейсу, встановлено межі та строки виплати таких компенсацій відповідно до тривалості затримки, а також передбачено винятки, за умови яких відповідна компенсація не надається.

Затримка рейсу – це подія, яка має негативні наслідки для всіх сторін цих правовідносин: пасажирів, аеропорту та авіаційної компанії перевізника. Крім того, затримку авіарейсу важко передбачити, але потрібно прагнути до зменшення таких ситуацій, проте уникнути їх взагалі неможливо.

Основними причинами фактичної затримки авіарейсів можна назвати такі:

- погодні умови (обмежена видимість – здебільшого туман чи сильний снігопад);
- технічні умови (несправності літака, аеродромного устаткування, наприклад, світлотехнічного обладнання, перешкоди на злітно-посадковій смузі та інші);
- умови організаційного характеру (пізно прибуття літака, визначеного для виконання конкретного рейсу, неготовність документації, запізнення доставки харчування на борт, запізнення екіпажу та інші).

Об'єктивно зрозуміло, що повною мірою уникнути затримок авіарейсів неможливо, проте необхідно працювати над завданням зі зменшення витрат зацікавлених сторін, зумовлених за-

тримкою авіарейсу, зокрема, за рахунок чіткого визначення відповідальності кожної з них. Досягнути цього можливо за допомогою вдосконалення положень законодавства. На наше переконання, слід чітко регламентувати, хто є суб'єктом такої відповідальності, який саме суб'єкт і за що має бути відповідальним у кожній конкретній ситуації, а також розмежувати сферу такої відповідальності.

Безперечно, сам факт затримки рейсу не є безумовною підставою для притягнення перевізника до відповідальності, адже в кожному конкретному разі необхідно довести сукупність декількох чинників: суб'єктивної провини перевізника та відсутності вжиття заходів з усунення причин затримки рейсу з його сторони. Якщо сукупність цих чинників не встановлена, підстав для притягнення авіаперевізника до відповідальності немає.

Слід звернути увагу, що згідно з чинним законодавством України регулярні рейси виконуються відповідно до розкладу руху повітряних суден, який складено перевізником, опубліковано в АСБ/ГДС та розміщено на сайті перевізника [15, п. 1 р. XIV].

Згідно з Правилами час відправлення рейсу і тип повітряного судна, що зазначені в розкладі руху або інших опублікованих графіках рейсів перевізника, за винятком часу відправлення, наведеного у квитку, не гарантуються і не є обов'язковими умовами договору перевезення. Перевізник має право змінювати час відправлення рейсу, про що повинен своєчасно поінформувати пасажирів [15, п. 4 р. XIV].

Відповідно до розділу XV Правил перевізник може затримати або скасувати рейс як з комерційних причин, так і з причин, які не залежать від нього. Наприклад, у разі дії надзвичайних обставин перевізник має право без повідомлення пасажирів скасувати чи затримати рейс, або анулювати раніше підтверджене бронювання.

Більше того, якщо інформацію про затримку вильоту було своєчасно доведено до пасажирів, вони мають право відмовитися від послуг компанії або скористатися послугою іншого перевізника. Таким чином, продаючи квиток на певний рейс, перевізник бере на себе

зобов'язання доставити пасажирів в пункт призначення відповідно до розкладу за відсутності дії надзвичайних обставин або інших обставин, що від перевізника не залежать [15].

Згідно з положенням статті 105 ПК України авіаперевізник, скасовуючи або затримуючи рейс, повинен надати на запит пасажирів пояснення щодо підстав скасування чи затримки такого рейсу, а за необхідності – забезпечити своєчасну пересадку трансферних пасажирів на стикувальні рейси. Отже, перевізник за першої нагоди повинен запропонувати пасажирам альтернативні маршрути перевезення [14].

Перевізник не зобов'язаний сплачувати компенсацію, передбачену частинами 5 і 6 статті 104 ПК України, у разі надання підтвердження того, що причиною скасування рейсу була дія непереборної сили або надзвичайна ситуація, якій не можна було запобігти, навіть якщо для цього було вжито всіх необхідних заходів [14].

Відповідно до пункту 4 глави I Правил надзвичайними визнаються такі обставини, які призводять до тривалої затримки або скасування одного або більше рейсів, навіть у разі виконання відповідним авіаперевізником усіх розумних дій, щоб запобігти затримці або скасуванню рейсів [15].

Положеннями розділу XIII ПК України та розділу XVI Правил передбачається відшкодування витрат, від якого перевізник не звільняється, навіть у разі виплати компенсації за відмову у перевезенні чи скасуванні рейсу.

Також відповідно до положень пункту 5 розділу XV Правил авіаперевізник повинен надати Державній авіаційній службі України інформацію про скасовані та затримані рейси: у разі затримки понад розумні строки або відміни рейсу перевізник не пізніше ніж через 12 годин після відправлення затриманого рейсу або прийняття рішення про скасування рейсу має поінформувати уповноважений орган з питань цивільної авіації щодо причин затримки (відміни) рейсу та обслуговування, що були повідомлені пасажирам під час такої затримки або відміни рейсу [15].

Вочевидь, якщо в затримці авіарейсу є вина його організатора, тобто авіакомпанії, пасажир має право претендувати на стягнення шкоди,

спричиненої йому вильотом, який не відбувся згідно із запланованим розкладом.

Зокрема, відповідно до статей 103, 106 ПК України, статті 19 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, глави 1 розділу XVI Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу право на компенсацію у зв'язку із затримкою рейсу мають пасажиря як регулярних, так і чартерних рейсів, за наявності необхідних умов: підтвердження бронювання рейсу та вчасне прибуття для проходження реєстрації [11; 14; 15].

Однак порядок такого підтвердження, вимоги до документів, якими має бути підтверджено таку присутність, законодавством не визначені. Не передбачено також орган чи посадову особу, що має надати документальне підтвердження присутності пасажиря для реєстрації. Під час реалізації цих умов виникають проблеми, а саме відмова у підтвердженні присутності пасажиря для реєстрації представниками авіакомпанії чи адміністрацією аеропорту.

Окрім названого вище, слід зауважити, що під час звернення до суду щодо компенсації за затримку рейсу пасажирю необхідно довести факт такої затримки.

Звертаємо увагу, що на практиці зафіксувати факт затримки рейсу та присутності пасажиря для реєстрації мають можливість представники авіакомпанії-перевізника, які перебувають в аеропорті, та посадові особи аеропорту. Проте в реальних умовах відповідні особи часто відмовляються надати документальне підтвердження згаданих фактів, обґрунтовуючи це відсутністю у них повноважень та інструкцій для вчинення таких дій. Також згідно з чинним законодавством України нотаріальне посвідчення копій інтернет-сторінок не передбачено, а отже, зафіксувати цей факт, скориставшись допомогою нотаріуса, неможливо. У кінцевому підсумку пасажиря, рейс яких значно затримується, а авіаперевізник не надає інформації про причини затримки, можуть зафіксувати відповідний факт шляхом складення протоколу про адміністративні порушення. Такий спосіб фіксації видається можливим, адже пасажиря є споживачами послуг авіапе-

ревозень, а на авіаперевізника безпосередньо покладається обов'язок інформувати пасажирів про причини затримки рейсу. До речі, в окремих випадках достатньо обмежитись складенням відповідного акта, завіреного хоча б двома свідками.

Більше того, на авіаперевізника покладається обов'язок повною мірою проінформувати пасажирів про права, які виникають у зв'язку із тривалою затримкою авіарейсу, для ефективної реалізації таких прав. Натомість існують випадки, у разі настання яких авіаперевізники не тільки не надають пасажирям вичерпної інформації про можливу компенсацію, а й відмовляють у відшкодуванні в добровільному порядку, обґрунтовуючи це тим, що рейс був чартерним, хоча, як зазначалося вище, такі дії суперечать законодавству України.

Однак слід врахувати, що проблеми виникають також у процесі визначення розміру компенсації у зв'язку із затримкою рейсу.

Згідно з чинним законодавством, чим більший час затримки, тим вищий розмір компенсації. Виникає питання, з якого моменту ведеться облік часу затримки авіарейсу – з моменту, зазначеного на польотному купоні, з моменту оголошення інформації про авіарейс в аеропорті чи з моменту повідомлення пасажиря про затримку авіарейсу авіаперевізником. Адже законодавець чітко не визначає, як саме пасажиря має бути повідомлено про затримку рейсу, а безпосередній момент відраховується досить абстрактно – «від запланованого часу відправлення» [15, ст. 106]. Особливо складно довести запланований час відправлення у разі купівлі авіаквитка через інтернет-мережу.

Варто зазначити, що більшість великих міжнародних і національних перевізників зазвичай задовольняють вимоги щодо компенсації у зв'язку із затримкою рейсу в добровільному порядку з метою підтримання ділової репутації.

Викладене свідчить, що вказані можливі ускладнення в реалізації права на компенсацію у разі затримки авіарейсу зумовлюють необхідність формування єдиного централізованого механізму виконання відповідних положень законодавчих актів.

**Висновки.** Підсумовуючи наведені міркування, можна констатувати, що, незважаючи на певний рівень правового регулювання національ-

них і законодавчих норм під час реалізації пасажирів права на компенсацію у зв'язку із затримкою рейсу, виникають такі ускладнення, як: невизначеність форми та змісту документів, що є підставою для стягнення компенсації; відмова працівників авіаперевізника або аеропорту у засвідченні факту вчасної явки пасажирів для реєстрації та факту затримки рейсу; невиконання ними обов'язків з інформування пасажирів про затримку авіарейсу, неповідомлення причин та можливостей ефективної реалізації права на таку компенсацію; абстрактне визначення моменту відліку часу затримки та інші. Усунення цих ускладнень видається можливим шляхом формування та законодавчого закріплення єдиного централізованого механізму реалізації відповідних положень законодавчих актів про право пасажирів на відшкодування у зв'язку із затримкою авіарейсу, що також сприятиме модернізації транспортної системи України.

### Література

1. *Державна авіаційна служба України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/>

2. *Безлюдько І. О.* Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / І. О. Безлюдько. – К., 2005. – 22 с.

3. *Діковська І.* Укладення договору повітряного перевезення / І. Діковська // *Цивільне право*. – 2010. – № 12. – С. 28–31.

4. *Онищенко О. В.* Договір перевезення повітряним транспортом: деякі цивільно-правові аспекти / О. В. Онищенко // *Юридичний вісник*. – 2009. – № 4(13). – С. 49–53.

5. *Радчук О. П.* Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень / О. П. Радчук // *Форум права*. – 2015. – № 2. – С. 144–151.

6. *Філик Н. В.* Особливості відповідальності за договором повітряного перевезення / Н. В. Філик // *Людина суспільство, держава: правовий вимір в сучасному світі: IV міжнар. наук. конф., 27 лютого 2014 р.: тези доп.* – Київ, 2014. – С. 440–442.

7. *Остроумов Н. Н.* Ответственность за просрочку исполнения обязательства по перевозке воздушным транспортом / Н. Н. Остроумов // *Хозяйство и право*. – 2005. – № 12. – С. 80–82.

8. *Tompkins George N., Jr.* Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999. – The Netherlands: Kluwer Law International BV. 2010.

9. *Unmack T.* Civil aviation: standards and liabilities. London / Tim Unmack. – Hong Kong: LLP, 1999. – 640 p.

10. *Whalen Thomas J.* The New Warsaw Convention: The Montreal Convention // *Air and Space Law*, Vol. XXV, Number 1, 2000. – 12–26 pp.

11. *Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р.* // *Офіційний вісник України*. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.

12. *Регламент № 2027/97 Ради ЄС «Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів і багажу» від 9 жовтня 1997 р.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/994\\_a93](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/994_a93)

13. *Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирів у разі відмови в посадці, відміні або тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) № 295/91» від 11 лютого 2004 р.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912/print](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912/print)

14. *Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI* // *Відомості Верховної Ради України*. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

15. *Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30 грудня 2012 р. № 735* // *Офіційний вісник України*. – 2013. – № 4. – Ст. 136.

16. *Про захист прав споживачів: Закон України від 12 травня 1991 р. № 1023-XII* // *Відомості Верховної Ради УРСР*. – 1991. – № 30. – Ст. 379.

**References**

1. *Derzhavna* aviacijna sluzhba Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <https://avia.gov.ua/>
2. *Bezljud'ko I. O.* Dogovir perevezennja vantzhu povitranym transportom za zakonodavstvom Ukrainy: avtoref. dys. ... kand. juryd. nauk: 12.00.03 / I. O. Bezljud'ko. – K., 2005. – 22 s.
3. *Dikovs'ka I.* Ukladennja dogovoru povitranogo perevezennja / I. Dikovs'ka // *Cyvil'ne pravo*. – 2010. – № 12. – S. 28–31.
4. *Onyshhenko O. V.* Dogovir perevezennja povitranym transportom: dejaki cyvil'no-pravovi aspekty / O. V. Onyshhenko // *Jurydychnyj visnyk*. – 2009. – № 4(13). – C. 49-53.
5. *Radchuk O. P.* Mizhnarodno-pravove reguljuvannja aviacijnyh perevezen' / O. P. Radchuk // *Forum prava*. – 2015. – № 2. – S. 144-151.
6. *Filyk N. V.* Osoblyvosti vidpovidal'nosti za dogovorom povitranogo perevezennja / N. V. Filyk // *Ljudyna suspil'stvo, derzhava: pravovyj vymir v suchasnomu sviti: IV mizhnar. nauk. konf., 27 ljutogo 2014 r.: tezy dop.* – Kyi'v, 2014. – S. 440-442.
7. *Ostroumov N. N.* Otvetstvennost' za prosrochku ispolnenija objazatel'stva po perevozke vozдушnym transportom / N. N. Ostroumov // *Hozhajstvo i pravo*. – 2005. – № 12. – S. 80–82.
8. *Tompkins George N., Jr.* Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999. – The Netherlands: Kluwer Law International BV. 2010.
9. *Unmack T.* Civil aviation: standards and liabilities. London / Tim Unmack. – Hong Kong: LLP, 1999. – 640 r.
10. *Whalen Thomas J.* The New Warsaw Convention: The Montreal Convention // *Air and Space Law*, Vol. XXV, Number 1, 2000. – 12-26 pp.
11. *Konvencija pro unifikaciju dejakyh pravyl mizhnarodnyh povitranjnyh perevezen' vid 28 travnja 1999 r.* // *Oficijnyj visnyk Ukrainy*. – 2009. – № 33. – St. 1163.
12. *Reglament № 2027/97 Rady JeS «Pro vidpovidal'nist' povitranjnyh pereviznykiv u zv'jazku z perevezennjamy pasazhyriv i bagazhu» vid 9 zhovtnja 1997 r.* [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/994\\_a93](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/994_a93)
13. *Reglament (JeS) № 261/2004 Jevropejs'kogo Parlamentu ta Rady «Shhodo vstanovlennja zagal'nyh pravyl v galuzi kompensacii' ta spryjannja pasazhyram u razi vidmovy v posadci, vidmini abo tryvalij zatymci aviarejsu i pro vidminu Reglamentu (JeES) № 295/91» vid 11 ljutogo 2004 r.* [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912/print](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912/print)
14. *Povitranij kodeks Ukrainy vid 19 travnja 2011 r. № 3393-VI // Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukrainy.* – 2011. – № 48-49. – St. 536.
15. *Pro zatverdzhennja Pravyl povitranjnyh perevezen' pasazhyriv i bagazhu: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 30 grudnja 2012 r. № 735 // Oficijnyj visnyk Ukrainy.* – 2013. – № 4. – St. 136.
16. *Pro zahyst prav spozhyvachiv: Zakon Ukrainy vid 12 travnja 1991 r. № 1023-III // Vidomosti Verhovnoi' Rady URSR.* – 1991. – № 30. – St. 379.

S. Khomyachenko, N. Khotsianovska, T. Chasova  
**LEGAL REGULATION OF RELATIONS DURING THE RECOVERY  
OF COMPENSATION FOR A FLIGHT DELAY**

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine  
Heroyiv Oborony st., 15, 03041, Kyiv,  
Ukraine National Aviation University  
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mails: arturmark@ukr.net, hotsya@ukr.net, tatyana-avk1@ukr.net

**Purpose:** the study attempts to determine the scope of legal regulation of relations in the recovery of compensation for the delay of the flight, as well as the complications and problems associated with the lack of appropriate legal regulation faced by passengers in the event of recovery of such compensation, and possible ways of eliminating the relevant obstacles in realization by passengers of this right. **Methods of research:** in the work the dialectical method of cognition, general scientific and special methods were used. **Results:** the reasons for the need to form a centralized mechanism for realizing the passenger right to compensation in connection with flight delay are given. **Discussion:** search for ways to improve the legal mechanism for implementing passenger rights to compensation in connection with flight delays.

Summing up these considerations, it can be stated that despite the certain level of legal regulation of national and legislative norms during the realization of passengers' right to compensation in connection with the delay of the flight, such complications as: uncertainty of the form and content of the documents, which is the basis for Compensation; refusal of the employees of the air carrier or the airport to certify the fact of the timely appearance of passengers for registration and the fact of the flight delay; their failure to fulfill their duties to inform passengers about flight delays, failure to report the reasons and possibilities for the effective realization of the right to such compensation; abstract determination of time delay countdown and others. Elimination of these complications is possible through the formation and legislative consolidation of a unified centralized mechanism for the implementation of the relevant provisions of legislative acts on the right of passengers for reimbursement in connection with flight delays, which will also contribute to the modernization of the transport system of Ukraine.

**Keywords:** air transportation; air carrier; legal regulation; flight delay; compensation; compensation compensation; passenger.