

УДК 341.226 (043.2)

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.06.3.69>

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ БАГАЖУ

Назаренко Я.Л..

*аспірант кафедри міжнародного та європейського права
факультету права та міжнародних відносин
Державного некомерційного підприємства
«Державний університет «Київський авіаційний інститут»
ORCID: 0009-0007-4593-2281*

Назаренко Я.Л. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень багажу.

Встановлено, що зростання безпеки аеропортів призвело до запровадження спеціальних правил перевезення багажу. Тому пасажирів стикаються з безліччю вимог, що впливають як з авіакомпаній, так і з національного законодавства.

З'ясовано, що поняття багажу не визначено ні договірним правом, ні законодавством ЄС. Використання термінології з перевезення вантажів підкреслює відсутність специфіки цієї відповідальності. Визначення багажу залежить від його місця призначення, згідно з яким застосовуються два режими відповідальності.

Зауважено, що ні поняття «багаж», ні поняття «товари» не визначені Варшавською конвенцією. Однак, договірне право вирішило підпорядкувати їх, по суті, ідентичним правилам, за винятком двох ситуацій: права розпоряджатися багажем під час перевезення та положень, що звільняють від відповідальності, що містяться у статті 23(2) Варшавської конвенції. Авіакомпанії визначають характеристики багажу, який пасажирів можуть брати з собою в подорож.

Досліджено міжнародні механізми регулювання авіаперевізника, який є зберігачем багажу, він має право користуватися, контролювати та розпоряджатися ним. Опіка над багажем є взаємною. Пасажир передає опіку над своїм багажем перевізнику та з цього моменту пасажир перестає бути зберігачем, залишаючись власником багажу. Опіка є взаємною, оскільки пасажир і перевізник не одночасно мають опіку над багажем. Це доктринальне дослідження, через концепцію зберігання, дозволяє нам зрозуміти мету режиму відповідальності, який покладається на авіаперевізника.

Висновки зосереджені на важливості Монреальської конвенції, яка встановлює сувору відповідальність авіаперевізника за шкоду, що виникла у разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише через те, що подія, яка спричинила знищення, втрату або пошкодження, сталася на борту повітряного судна або протягом будь-якого періоду, протягом якого перевізник мав під опікою зареєстрований багаж. Перевізник може бути звільнений від відповідальності лише тією мірою, якою шкода виникла внаслідок притаманної специфіки самого багажу або його дефекту. Як і у випадку з відповідальністю за тілесні ушкодження, перевізник звільняється від відповідальності лише за вини потерпілого, це називається притаманним дефектом багажу.

Ключові слова: багаж, відповідальність авіаперевізника, міжнародно-правове регулювання, Варшавська конвенція, Монреальська конвенція, Міжнародна асоціація повітряного транспорту, Міжнародна організація цивільної авіації, перевезення багажу.

Nazarenko Y.L. International legal regulation of air baggage.

It is established that the increase in airport security has led to the introduction of special rules for the carriage of baggage. Therefore, passengers are faced with a multitude of requirements arising from both airlines and national legislation.

It is found that the concept of baggage is not defined by either treaty law or EU legislation. The use of terminology for the carriage of goods emphasizes the lack of specificity of this liability. The definition of baggage depends on its destination, according to which two liability regimes apply.

It is noted that neither the concepts of "baggage" nor the concept of "goods" are defined by the Warsaw Convention. However, treaty law has decided to subject them to essentially identical rules, with the exception of two situations: the right to dispose of baggage during carriage and the provisions exempting from liability contained in Article 23(2) of the Warsaw Convention. Airlines determine the characteristics of the luggage that passengers can take with them on their journey.

The international mechanisms for regulating the air carrier, which is the custodian of the luggage, are studied, it has the right to use, control and dispose of it. Custody of the luggage is mutual. The

passenger transfers custody of his luggage to the carrier and from that moment the passenger ceases to be the custodian, remaining the owner of the luggage. Custody is mutual, since the passenger and the carrier do not simultaneously have custody of the luggage. This doctrinal study, through the concept of custody, allows us to understand the purpose of the liability regime that is imposed on the air carrier.

The conclusions focus on the importance of the Montreal Convention, which establishes strict liability of an air carrier for damage resulting from the destruction, loss or damage of checked baggage, only because the event that caused the destruction, loss or damage occurred on board the aircraft or during any period during which the carrier had the checked baggage in its custody. The carrier may be exempted from liability only to the extent that the damage resulted from an inherent characteristic of the baggage itself or its defect. As in the case of liability for personal injury, the carrier is exempted from liability only for the fault of the injured party, this is called the inherent defect of the baggage.

Key words: baggage, air carrier liability, international legal regulation, Warsaw Convention, Montreal Convention, International Air Transport Association, International Civil Aviation Organization, carriage of baggage.

Постановка проблеми. Повітряний транспорт у сучасних умовах, розвиваючись, активно займає нішу послуг з перевезення пасажирів, багажу та вантажів, оскільки має певні переваги в порівнянні з іншими видами транспорту – високу швидкість переміщення на великі відстані, оперативність та маневреність.

Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень багажу ґрунтується на Варшавській конвенції 1929 року [1], яка уніфікує правила перевезень, а також на нормах Чиказької конвенції 1944 року [2], що визначає загальні принципи використання повітряного простору. Ці міжнародні договори доповнюються національним законодавством, яке регулює деталі перевезення.

Договірне право встановлює відповідальність авіаперевізника за зареєстрований багаж, але не надається ні конкретне визначення багажу ні жодні конкретні деталі щодо вмісту багажу та предметів, які можуть перевозитися. З огляду на це, питання міжнародно-правового регулювання авіаційних перевезень багажу набуває значної актуальності.

Стан опрацювання. В основу нашої статті лягли положення Варшавської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1929 р., Монреальської конвенції 1999 р., Посібника з резолюцій щодо обслуговування пасажирів та Правила перевезення небезпечних вантажів, розроблені IATA, Додаток 18 до Міжнародної конвенції цивільної авіації (Чиказька конвенція 1944 року). Раніше нами досліджувалося питання міжнародно-правового регулювання відповідальності авіаперевізника за зареєстрований багаж пасажирів [3], однак в даній роботі процедурна сторона регулювання авіаційних перевезень багажу у міжнародно-правовій площині залишилася поза увагою.

Метою цієї статті є дослідження міжнародно-правового регулювання авіаційних перевезень багажу.

Виклад основного матеріалу. На думку деяких науковців [4], у найпростішому сенсі багаж – це те, що мандрівник бере з собою, реєструє, довіряє своєму перевізнику або зберігає при собі.

Відповідно до Правил проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України, затверджених наказом Мінтранспорту України № 412 від 04.12.1997 [5], багаж – це особисті речі пасажирів або екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна за згодою з перевізником. Багаж є, певним чином, продовженням початкового договору перевезення, укладеного з пасажиром, і, як зазначає Шмідт, його допоміжний характер дозволяє йому існувати окремо від договору перевезення пасажирів.

Це визначення відносить багаж до договору перевезення пасажирів, але немає визначення щодо вмісту багажу. Чи обов'язково це повинні бути особисті речі пасажирів. Немає обмежень щодо характеру предметів, що перевозяться, за винятком питань безпеки.

Все більше авіакомпаній застосовують «штучну концепцію», яка обмежує кількість сумок відповідно до обраного класу подорожі. Ця вимога додається до кілограмового ліміту. Як правило, пасажирів обмежені одним місцем багажу в економ-класі як на традиційних, так і на лоукост-авіакомпаніях.

Якщо пасажирів не дотримуються цих вимог, авіакомпанія має право відмовити їм у реєстрації багажу. Авіакомпанії дуже суворо ставляться до норм провезення багажу. Вартість перевезення понаднормового багажу, у кілограмах або за одне місце, відображається на стійках реєстрації авіакомпаній або, якщо це неможливо, на вебсайті авіакомпанії.

Кожна авіакомпанія встановлює власні стандарти щодо розмірів зареєстрованого багажу та ручної поклажі. Для забезпечення єдності IATA запровадила Посібник з резолюцій щодо обслуговування пасажирів [6], який містить резолюції та рекомендовані практики щодо оформлення багажу,

такі як вимога вказувати ціну на перевезення понаднормового багажу. Ці резолюції є обов'язковими для авіакомпаній-членів IATA, однак рекомендовані практики залишаються на розсуд авіакомпаній.

ICAO встановила перелік небезпечних вантажів у Додатку 18 до Міжнародної конвенції цивільної авіації (Чиказька конвенція 1944 року) [7] та в наступному виданні Технічних інструкцій щодо безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям.

IATA також опублікувала норми щодо «Правил перевезення небезпечних вантажів» [8], метою яких є транспозиція правил ICAO у практичний посібник, адаптований до процедур авіаперевізників. Українське законодавство включило всі правила ICAO та IATA з деякими адаптаціями. Всі ці правила включені до загальних умов перевезення. До предметів, які не можна перевозити, належать вибухові речовини, гази під тиском, окислювальні, радіоактивні або намагнічені речовини, легкозаймисті речовини, токсичні або корозійні речовини та рідини будь-якого виду.

Пасажирам заборонено перевозити рідини в салоні літака в ємностях об'ємом понад 100 мл.

Деяке спеціалізоване обладнання не можна перевозити в салоні літака. Це стосується інвалідних візків та певного видів агрегатів для мобільності або допомоги. Стаття 12 регламенту [8, с. 4] передбачає, що якщо таке обладнання втрачено або пошкоджено під час пакування в аеропорту або під час транспортування на борту повітряного судна, пасажир, якому належить це обладнання, отримує компенсацію відповідно до норм міжнародного, європейського та національного законодавства. При цьому відсутній чіткий перелік про яке саме обладнання йде мова. Особи з обмеженою мобільністю можуть супроводжуватися до повітряного судна з інвалідним візком, що належить їм, або наданим органом управління аеропортом. Специфічний характер цих предметів не повинен затьмарювати той факт, що вони перевозяться так само, як і зареєстрований багаж. Стаття 12 розглядає засоби індивідуальної мобільності (ЗІМ) як багаж, оскільки з ними поводяться під час транспортування та вони залишаються під опікою авіаперевізника. У разі пошкодження норма посилюється на застосування міжнародного, європейського та національного законодавства, тоді як багаж регулюється виключно договірним правом. Ми бачимо, що специфічний характер цього обладнання вимагає вдосконалення законодавства ЄС.

Пасажири мають можливість подорожувати зі своїми домашніми тваринами. Правила чіткі: живі тварини можуть перевозитися в салоні літака, якщо вони не перевищують певної ваги; понад цю вагу їх необхідно перевозити в багажному відсіку. IATA встановила резолюції щодо перевезення живих тварин. Разом з тим, тварини вважаються багажем згідно з правилами IATA.

Конвенційне право не розрізняє багаж залежно від його призначення. Однак у статті 17(2) Монреальської конвенції розробники розрізняють зареєстрований та незареєстрований багаж.

Зареєстрований багаж це багаж, який було взято під опіку перевізника під час реєстрації і перевізник зобов'язується доставити його до місця призначення у належному стані та у встановлені терміни.

За Варшавською конвенцією зареєстрований багаж підлягав певним формальностям. Цей багаж супроводжувався бланком заяви про багаж, який можна було вставити у пасажирський квиток, але він мав містити певну обов'язкову інформацію. Перевізник мав вказати вагу та кількість багажу. Ці дані були важливими для розрахунку ліміту відповідальності та повинні були містити місце та дату видачі, назву та адресу перевізника(ів) і, найголовніше, «вказівку на те, що перевезення підпадає під режим відповідальності, встановлений цією Конвенцією». Крім того, якщо вартість багажу була заявлена, загальну суму потрібно було внести до бланка заяви про багаж. Додатковий характер форми заяви про багаж є фундаментальним для формальностей, оскільки вона мала містити номер пасажирського квитка.

Ще однією конкретною вимогою було те, що перевізник був зобов'язаний включити наступне твердження: «Багаж видається пред'явнику цієї форми заяви». На нашу думку, ця вимога робила багажну квитанцію еквівалентною документу на пред'явника.

Ця формальність була дуже жорсткою. Відсутність будь-якої з цих вимог призводила до скасування обмеження відповідальності авіаперевізника, а це означало, що перевізник не міг посилюватися на будь-які обмеження чи звільнення від відповідальності.

Згідно з внесеними змінами до Варшавської конвенції, формальність була пом'якшена, оскільки перевізник більше не був зобов'язаний надавати багажну квитанцію, тепер цю функцію виконував пасажирський квиток. Сьогодні ми бачимо, що пасажирський квиток став електронним.

Пасажири навіть мають можливість реєструвати свій власний багаж через кіоски самообслуговування. Багаж реєструється без присутності співробітника авіакомпанії. Це нововведення стало можливим завдяки скасуванню всіх формальностей згідно з Монреальською конвенцією. Багаж має віртуальне існування зі штрих-кодами, що полегшує його повернення у разі втрати або неправильного направлення.

Стаття 3(3) Монреальської конвенції передбачає, що перевізник повинен надати пасажиру ідентифікаційну бирку для кожного предмета зареєстрованого багажу. Ця вимога не є простою формальністю у сенсі Варшавської конвенції, це просто маркування багажу, оскільки на практиці перевізник не видає цю бирку пасажиром, а прикріплює її до багажу.

Стаття 3(4) вимагає від перевізника надати пасажиру повідомлення про те, що у разі застосування Конвенція, вона регулює відповідальність перевізників у разі смерті або тілесних ушкоджень, а також у разі знищення, втрати або пошкодження багажу чи його затримки. Це повідомлення, як правило, міститься у пасажирському квитку або, за відсутності такого, у випадку електронного квитка, – на звороті посадкового талона. Ці незначні вимоги не підлягають штрафам, якщо авіаперевізник їх не виконує.

Зареєстрований багаж не залишається у пасажиром, а передається до багажного відділення літака. Пасажир не має до нього доступу, ним опікується персонал перевізника. Сьогодні точніше говорити про субпідрядників, які перевозять багаж від реєстрації до дверей літака. Зареєстрований багаж призначений до багажного відділення літака. Пасажир передає свій багаж персоналу авіакомпанії під час реєстрації. Авіакомпанія несе відповідальність за багаж між часом отримання та доставкою. Пасажир не має доступу до багажу в багажному відділенні під час перевезення.

Поняття «зберігання» пояснює конкретний режим відповідальності за зареєстрований багаж. Наприклад, за французьким законодавством камердинер відповідає за перевезені речі, довірені йому до відправлення. Щодо договірної відповідальності, внутрішнє законодавство покладає на перевізника зобов'язання результату щодо багажу в трюмі, незалежно від виду транспорту [9].

Перевізники можуть застосовувати два типи норм провезення багажу для зареєстрованого багажу. Перший, який називається «вагова концепція», обмежує дозволена вагу на одного пасажиром в кілограмах. Як правило, для пасажиром економ-класу дозволена вага становить від 20 до 30 кг. У цій нормі кількість сумок не має значення; головне – не перевищувати кілограмовий ліміт, встановлений авіакомпанією.

Авіаперевізник є зберігачем багажу, він має право користуватися, контролювати та розпоряджатися ним. Опіка над багажем є взаємною. Пасажир передає опіку над своїм багажем перевізнику та з цього моменту пасажир перестає бути зберігачем, залишаючись власником багажу. Опіка є взаємною, оскільки пасажир і перевізник не одночасно мають опіку над багажем. Це доктринальне дослідження, через концепцію зберігання, дозволяє нам зрозуміти мету режиму відповідальності, який покладається на авіаперевізника.

Стаття 17(2) Монреальської конвенції встановлює сувору відповідальність авіаперевізника за шкоду, що виникла у разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише через те, що подія, яка спричинила знищення, втрату або пошкодження, сталася на борту повітряного судна або протягом будь-якого періоду, протягом якого перевізник мав під опікою зареєстрований багаж. Перевізник зобов'язаний перевезти зареєстрований багаж пасажирів і несе відповідальність за багаж протягом періоду зберігання. Перевізник може бути звільнений від відповідальності лише тією мірою, якою шкода виникла внаслідок притаманної специфіки самого багажу або його дефекту. Як і у випадку з відповідальністю за тілесні ушкодження, перевізник звільняється від відповідальності лише за вини потерпілого, це називається притаманним дефектом багажу.

Під час перевезення пасажир не має свободи пересування, він довіряє себе, а також свій багаж, авіаперевізнику. Ця сувору відповідальність ґрунтується як на концепції опіки, так і на відсутності свободи пересування пасажиром, що перешкоджає йому отримати доступ до своїх особистих речей, довірених авіаперевізнику.

Щодо ручної поклажі, то вона настільки тісно пов'язана з подорожуючим, що, певним чином, стає з ним єдиним цілим.

Варшавська конвенція без змін визначила незареєстрований багаж як невеликі особисті речі, які залишаються під опікою подорожуючого. Пасажир має право розпоряджатися своїми речами, тобто він має право користуватися, контролювати та розпоряджатися своїм багажем. На борту літака є відсіки, де пасажиром повинні розміщувати свої особисті речі з міркувань безпеки. Крім того, ручна поклажа повинна відповідати певним стандартам. IATA рекомендує такий розмір: 56 x 45 x 25 см, включаючи ручки та колеса. Авіакомпанії можуть вимагати різних розмірів залежно від класу та пункту призначення.

Ручна поклажа є поступкою авіакомпанії, оскільки вона не має договірного існування, на відміну від зареєстрованого багажу.

Пасажир несе відповідальність за свою ручну поклажу, оскільки спільного зберігання з авіакомпанією не відбувається. Пасажир може користуватися своїми особистими речами протягом усієї подорожі, крім зльоту та посадки. Пасажир залишається відповідальним за свій багаж протягом усього часу в польоті.

Пасажира, чий ручний багаж пошкоджено, може притягнути авіаперевізника до відповідальності, лише продемонструвавши недбалість з боку його працівників під час перевезення. Ця відповідальність за недбалість подібна до відповідальності за делікт, однак постраждалий пасажир буде змушений діяти відповідно до юрисдикції міжнародних конвенцій через виключне застосування останніх. Дійсно, стаття 17(2) Монреальської конвенції передбачає, що за незареєстрований багаж перевізник несе відповідальність, якщо шкода виникла з його вини або вини його працівників чи агентів. Ця ексклюзивність також впливає з режиму обмеженої відповідальності, який ідентичний для зареєстрованого та незареєстрованого багажу.

Дійсно, коли персонал переміщує ручну поклажу, пасажир більше не має права опіки чи контролю над своїми речами.

Пошкодження багажу визначається термінологією перевезення вантажів. Ця слабкість спонукає суддів робити тлумачення, які можуть відрізнятися залежно від національної специфіки.

Висновки. При здійсненні договору міжнародного повітряного перевезення пасажир та багажу пасажир виступає як споживач наданої перевізником послуги. Сучасне міжнародне регулювання і насамперед Монреальська конвенція виходять із необхідності юридичної однаковості у забезпеченні захисту інтересів споживачів при міжнародних повітряних перевезеннях та справедливої компенсації з урахуванням принципу найповнішого відшкодування. Цей принцип є головним і має бути закладений в основу міжнародно-правового регулювання авіаційного перевезення багажу. Враховуючи вище сказане, слід зробити висновок, що практика застосування еквівалентів є слабкою стороною режиму відповідальності за пошкодження багажу. Стандартизація є більш ніж необхідною, щоб уникнути нерівного ставлення до авіапасажирів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ[^]

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. ІКАО; Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 14.11.2025).
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. ІКАО; Конвенція, Поправки, Міжнародний документ від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення 14.11.2025).
3. Назаренко Я.Л. Міжнародно-правове регулювання відповідальності авіаперевізника за зареєстрований багаж пасажирів. *Аналітично-порівняльне правознавство*. Випуск № 02, 2025. С. 1240-1245. URL: <https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/04/189.pdf> (дата звернення 14.11.2025).
4. Попова О.П. Відповідальність авіаперевізника за договором міжнародного повітряного перевезення. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/e2e6efc1-43d9-47b0-923e-bba5e966c4cc/content> (дата звернення 14.11.2025).
5. Правила проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України. Мінтранс України; Наказ, Правила від 04.12.1997 № 412. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0611-97/ed19971222/find?text=%C1%E0%E3%E0%E6#Text> (дата звернення 14.11.2025).
6. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу рейсів Державного авіаційного підприємства «Україна». URL: <https://saeukraine.org.ua/wp-content/uploads/2017/11/Правила-повітряних-перевезень-та-обслуговування-пасажирів-і-багажу-рейсів-ДАП-Рев.03-від-24.08.2023.pdf> (дата звернення 14.11.2025).
7. Перелік нормативно-правових документів з авіаційної безпеки станом на 8.03.2024. URL: <https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyi/aviatsijna-bezpeka/perelik-normatyvno-pravovyh-dokumentiv-z-aviatsijnoyi-bezpeky/> (дата звернення 14.11.2025).
8. Гуртовенко О.Л. ICAO Technical Instructions And Ukrainian Criminal Law. URL: http://lsej.org.ua/11_2021/148.pdf (дата звернення 14.11.2025).
9. Responsabilité du transporteur vis à vis de la merchandise. URL: <https://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/responsabilite-du-transporteur-vis-a-vis-de-la-a135.html> (дата звернення 14.11.2025).