

*Діденко Л. В.,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри цивільно-правових дисциплін та статистики
Міжнародного університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6806-5017>*

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

Анотація. Статтю присвячено формуванню цілісної цивільно-правової моделі відповідальності перевізника за порушення договору перевезення пасажирів в Україні.

Вихідним є положення про те, що пасажир одночасно виступає кредитором у договірному зобов'язанні, споживачем транспортної послуги та носієм абсолютних прав на життя, здоров'я, гідність і особисту безпеку. Через це правові наслідки одного транспортного інциденту можуть визначатися нормами договірної, споживчої й деліктної права, спеціальним транспортним законодавством та міжнародними договорами.

Доведено, що чинна система є фрагментарною. Загальні приписи Цивільного кодексу України не встановлюють достатньо визначеного міжвидового мінімуму прав пасажирів, тоді як найбільш деталізований компенсаційний механізм існує у повітряних перевезеннях.

Запропоновано розрізняти три функціональні блоки відповідальності перевізника: реституційно-компенсаційний, що охоплює повернення провізної плати, відшкодування збитків, фіксовані компенсації та моральну шкоду; організаційно-відновлювальний, до якого належать продовження перевезення, зміна маршруту, надання харчування, розміщення та доступної інформації; деліктно-страховий, спрямований на відшкодування шкоди життю, здоров'ю і майну пасажирів.

Обґрунтовано, що страхування відповідальності перевізника не замінює його первинного обов'язку перед потерпілим, а лише забезпечує платоспроможність механізму відшкодування.

Визначено типові порушення договору: відмову в перевезенні, скасування рейсу, затримку відправлення або прибуття, відхилення від погодженого маршруту, ненадання місця чи класу обслуговування, порушення інформаційних та безпекових обов'язків, втрату або пошкодження багажу.

Проведено диференційований аналіз автомобільного, залізничного, повітряного, міського та мультимодального перевезення.

Встановлено, що страхові реформи 2024–2025 років посилили захист життя, здоров'я і багажу пасажирів на наземному транспорті, однак не усунули прогалини щодо наслідків скасування та тривалої затримки.

Аргументовано доцільність презумпції відповідальності професійного перевізника, покладення на нього тягаря доказування причин порушення, вжитих заходів і належного інформування пасажирів. Показано, що воєнний стан або бойові дії не повинні автоматично звільняти перевізника від відповідальності: необхідними є надзвичайність, невідворотність та доведений причинний зв'язок із конкретним невиконанням.

Сформульовано пропозиції щодо доповнення Цивільного кодексу України міжвидовим мінімальним стандартом

прав пасажирів, запровадження фіксованої компенсації за істотну затримку в автомобільному і залізничному сполученні, уніфікації правил доказування та прямої заборони умов, які звужують імперативні права пасажирів. Окремо підтримано розвиток позасудових механізмів захисту.

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, цивільні правовідносини, зобов'язання, договірні зобов'язання, цивільно-правовий договір, перевезення, перевезення пасажирів, інформаційне суспільство, цифровізація, інформаційні технології.

Постановка проблеми. Договір перевезення пасажирів належить до тих цивільно-правових конструкцій, у яких неналежне виконання зобов'язання здатне одночасно спричинити майнові втрати, немайнові страждання та шкоду життю чи здоров'ю. Пасажир купує не абстрактну можливість перебувати в транспортному засобі, а комплексний результат: своєчасне, безпечне і належно організоване переміщення до погодженого пункту призначення. Саме тому юридичне значення мають не лише факт прибуття, а й час, маршрут, доступність інформації, відповідність місця оплаченому класу, збереження багажу, недискримінаційність і безпека послуги.

Цивільний кодекс України (далі – ЦК України) визначає основні елементи договору перевезення пасажирів та багажу, права пасажирів і загальні наслідки порушення транспортного зобов'язання [1]. Водночас спеціальні режими відповідальності розпорошені між актами про окремі види транспорту. Закон України «Про транспорт» закріплює загальні засади відповідальності підприємств транспорту, однак не створює єдиного алгоритму захисту пасажирів в разі скасування рейсу, тривалої затримки, втрати стикування чи порушення обов'язку інформування [2]. У результаті обсяг реального захисту істотно залежить від виду транспорту, хоча природа базового інтересу пасажирів – отримати безпечне й своєчасне переміщення – залишається однаковою.

Проблема загострюється в умовах війни. Повітряний простір України для цивільної авіації закритий, значна частина пасажиропотоку перемістилася на автомобільний і залізничний транспорт, маршрути змінюються через безпекові ризики, повітряні тривоги, пошкодження інфраструктури та прикордонні обмеження. За таких обставин необхідно відмежувати справді непереборні події від операційних ризиків професійного перевізника, а звільнення від майнової відповідальності – від обов'язків щодо турботи, інформування, повернення коштів і мінімізації втрат пасажирів.

Стан дослідження. В українській цивілістиці концептуальне значення мають праці Г. В. Самойленка, який розгля-

дає забезпечення прав пасажирів через поєднання загальноцивільного та інституційного механізмів і наголошує на людиноцентричному спрямуванні регулювання [3, с. 63–76]. У. П. Гришко обґрунтовує споживчий характер договору перевезення пасажирів та багажу, що пояснює необхідність підвищеного стандарту інформаційної добросовісності й недовпустимість несправедливих умов [4, с. 12–16]. У докторській дисертації Г. В. Самойленка розроблено комплексну концепцію цивільно-правового забезпечення прав пасажирів, включно з правом на безпеку та правовими наслідками порушення договору [5]. П. Заставний дослідив умови відповідальності сторін договору перевезення і форми відшкодування шкоди [6, с. 282–286]. Новітній вимір проблематики представлено М. В. Менджук, яка аналізує виконання договорів перевезення пасажирів в умовах воєнного стану, межі форс-мажору, потребу доступної інформації та прогалини регулювання мультимодальних подорожей [7].

Попри значний доктринальний доробок, недостатньо розробленим залишається питання про співвідношення різних правових наслідків одного порушення. Зокрема, потребують систематизації: повернення провізної плати і фіксована компенсація; відшкодування реальних збитків та упущеної вигоди; моральна шкода; відповідальність без вини за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки; страхова виплата; обов'язки з продовження перевезення та турботи про пасажирів. Так само бракує єдиного підходу до доказування надзвичайних обставин і причинного зв'язку між ними та конкретним порушенням.

Мета статті полягає у визначенні підстав, умов і форм цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення договору перевезення пасажирів в українському праві, виявленні міжвидової фрагментарності регулювання та формулюванні пропозицій щодо створення мінімального стандарту захисту пасажирів з урахуванням української доктрини, судової практики, реформи страхування й викликів воєнного стану.

Виклад основного матеріалу. За статтею 910 ЦК України перевізник зобов'язується доставити пасажирів до пункту призначення, а прийнятий багаж – видати уповноваженій особі; пасажир, своєю чергою, сплачує встановлену плату. Квиток і багажна квитанція підтверджують укладення договору, проте відсутність паперового документа не заперечує договірних відносин, якщо прийняття до перевезення доводять електронний квиток, банківська операція, реєстрація або дані платформи.

Договір перевезення транспортом загального користування є публічним, а для фізичної особи – переважно споживчим договором і договором приєднання. Тому до нього застосовуються гарантії належної якості, безпеки, достовірної інформації, відшкодування майнової та моральної шкоди [8]. Правила перевізника не можуть скасовувати імперативні права пасажирів, зокрема право на повернення коштів за ненадану з вини перевізника послугу або на компенсацію наслідків істотного порушення.

З огляду на таку правову природу відповідальності перевізника доцільно розглядати як поєднання трьох функціональних блоків. Реституційно-компенсаційний блок охоплює повернення провізної плати, відшкодування збитків, неустойку чи фіксовану компенсацію, а також моральну шкоду. Організаційно-відновлювальний блок спрямований на фактичне продовження подорожі:

зміну маршруту, пересадку, надання харчування, розміщення, засобів зв'язку та оперативної інформації. Деліктно-страховий блок діє у разі шкоди життю, здоров'ю або майну й охоплює повне відшкодування відповідно до глави 82 ЦК України та спеціальних страхових правил. Ці засоби можуть поєднуватися, але не повинні призводити до подвійного покриття одного майнового інтересу.

Співвідношення названих блоків залежить від характеру порушеного інтересу. Повернення ціни відновлює еквівалентність зустрічних надань, але не компенсує витрат на новий квиток, проживання чи втрачений стикувальний рейс. Фіксована компенсація спрощує захист і виконує превентивну функцію, тоді як збитки забезпечують індивідуальне відшкодування непокритої шкоди. Організаційна допомога не є санкцією у вузькому значенні, проте саме вона часто запобігає збільшенню збитків. Отже, цілісна модель має не замінювати один засіб іншим, а узгоджувати їх відповідно до різних наслідків одного порушення.

Договірний зв'язок не поглинає охорону абсолютних благ: поряд із вимогою про повернення вартості перевезення пасажирів може заявити окрему вимогу щодо шкоди здоров'ю. Так само компенсація моральної шкоди не залежить від її згадування у правилах перевізника. Велика Палата Верховного Суду у справі № 216/3521/16-ц визнала можливість такої компенсації за порушення споживчого договору на підставі статей 16 і 23 ЦК України та законодавства про захист прав споживачів [9]. У транспортних відносинах це особливо актуально при тривалому залишенні без інформації й допомоги, дискримінаційній відмові у перевезенні або створенні загрози безпеці.

Від визначення структури відповідальності логічно перейти до її підстав і доказування. Підставою договірної відповідальності є невиконання або виконання з відхиленням від договору, закону, транспортних правил чи розкладу. Для стягнення збитків встановлюються порушення, шкода та причинний зв'язок, тоді як вина боржника презюмується, якщо закон не передбачає суворішого режиму. Щодо шкоди, завданої транспортним засобом, діють також правила про джерело підвищеної небезпеки. У. П. Гришко обґрунтовано розмежовує договірну відповідальність за неналежне перевезення та деліктну відповідальність, до якої відсилає стаття 928 ЦК України [10, с. 16–20].

Професійний перевізник контролює технічний стан, персонал, резерви, маршрут та інформаційні системи, тоді як пасажир не має доступу до журналів руху, даних GPS і диспетчерських повідомлень. Отже, пасажир має довести договір, доступні йому обставини порушення, втрати та причинний зв'язок, а перевізник – конкретну причину збою, її незалежність від його контролю, вжиті запобіжні заходи, належне інформування та запропоновану альтернативу. Як слушно зазначає Р. Б. Сірко, для звільнення недостатньо послатися на певну обставину: необхідно довести її причинний зв'язок із конкретним порушенням [11]. Водночас звільнення від штрафу чи збитків не завжди припиняє первинні обов'язки повернути плату за ненадану послугу, надати інформацію або допомогти вразливому пасажирові.

Така диференціація має практичне значення. Сертифікат або повідомлення про надзвичайну подію підтверджує лише її існування, але не доводить неможливості саме спірного рейсу. Перевізник повинен пояснити, чому не могли бути використані резервний транспорт, об'їзд, перенесення чи своєчасне попере-

дження. Навіть якщо ці обставини усувають штрафну відповідальність, утримання плати за повністю ненадане перевезення потребує окремої законної підстави. Інакше ризик професійної діяльності необґрунтовано переноситься на слабшу сторону договору.

Окреслені умови відповідальності матеріалізуються у кількох типових складах порушень. До повного невиконання належать безпідставна відмова у посадці, неподача транспортного засобу, скасування рейсу, припинення маршруту без доведення та продаж квитка на відсутнє місце. У такому разі пасажир повинен мати негайний вибір між поверненням повної вартості й альтернативним перевезенням, а документально підтверджені додаткові витрати можуть відшкодовуватися як збитки.

Другий поширений склад – затримка відправлення або прибуття. Стаття 922 ЦК України передбачає штраф, якщо перевізник не доведе непереборну силу, усунення небезпечної несправності або інші незалежні від нього обставини. Однак сама норма не визначає розміру штрафу, а спеціальні акти регулюють це питання нерівномірно. До якісних та інформаційних порушень належать ненадання погодженого місця чи класу, недоступність транспорту, небезпечна посадка, самовільна зміна маршруту, а також несвоєчасне повідомлення про скасування, затримку, альтернативи й порядок повернення коштів. Якщо своєчасна інформація дала б змогу уникнути витрат, її ненадання утворює самостійну підставу для їх відшкодування.

При цьому оцінка затримки не може обмежуватися формальним порівнянням часу відправлення. Для пасажирів визначальним є прибуття до погодженого пункту, а тому мають враховуватися тривалість маршруту, гарантовані стикування, надана інформація та доступність альтернативи. Незначне відхилення в міському сполученні й багатогодинне запізнення міжміського рейсу об'єктивно потребують різних наслідків. Саме тому фіксована компенсація має встановлюватися за кваліфіковане порушення, не позбавляючи права довести додаткові збитки.

Окрему групу становлять порушення щодо багажу та шкода життю чи здоров'ю. За статтею 924 ЦК України перевізник відповідає за втрату, нестачу або пошкодження прийнятого багажу, якщо не доведе обставин, яким не міг запобігти. У разі тілесного ушкодження або смерті пріоритет має повне відшкодування: втраченого заробітку, витрат на лікування, догляд і реабілітацію, виплат утриманням, витрат на поховання та моральної шкоди. Страхова виплата забезпечує платоспроможність механізму, але не усуває первинної відповідальності перевізника в частині, що не покрита страхуванням.

Встановивши загальні склади порушень, необхідно простежити, як вони конкретизуються в окремих видах транспорту. Автомобільні перевезення регулюються Законом України «Про автомобільний транспорт» і Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, які визначають вимоги до маршруту, документів, безпеки, продажу й повернення квитків та інформування [12; 13]. Водночас законодавство не встановлює зрозумілої універсальної компенсації за скасування або істотну затримку міжміського рейсу, а повернення вартості квитка не покриває втраченого стикування, вимушеного проживання чи дорожчої альтернативної поїздки.

Страхова реформа 2024 року частково посилила захист: затверджений наказом № 671 порядок поклав на автомобільних

перевізників і перевізників міського електричного транспорту обов'язок страхувати відповідальність та інформувати пасажирів про поліс [14]. В. Логойда оцінює це як перехід від особистого страхування пасажирів до страхування ризику відповідальності професійного надавача послуги [15, с. 307–313]. Проте таке покриття стосується передусім життя, здоров'я й багажу, тому часові порушення потребують окремої градуїрованої компенсації та обов'язків допомоги.

Залізничне регулювання, закріплене Статутом залізниць і спеціальними Правилами, докладніше визначає оформлення проїзду, повернення квитків, переривання поїздки та перевезення багажу [16; 17]. Однак процедурність не повинна позбавляти пасажирів права через відсутність акта, який працівник станції не запропонував скласти. Дані автоматизованих систем мають визнаватися первинним доказом, а перевізник – надавати електронне підтвердження запізнення, скасування чи зміни класу. Запроваджене у 2025 році страхування відповідальності на залізничному транспорті посилює захист життя, здоров'я та багажу [18], але не усунуло прогалини щодо тривалої затримки й втрати гарантованого стикування.

Особливе суспільне значення залізниці в умовах війни не виправдовує загального імунітету. Безпекова зупинка через повітряну тривогу, пошкодження колії або розпорядження військового командування може усунути штраф, але не обов'язки інформувати, організувати безпечне очікування та сприяти пересадці. Натомість дефіцит справного рухомого складу, помилка планування чи несвоєчасна заміна локомотива залишаються у сфері контролю перевізника й повинні оцінюватися за загальними правилами відповідальності.

Найдеталізованішою залишається повітряна модель. Повітряний кодекс та Авіаційні правила передбачають компенсацію і допомогу при відмові у перевезенні, скасуванні або тривалій затримці, зокрема стандартні виплати 250, 400 або 600 євро залежно від дальності, зміну маршруту чи повернення коштів, харчування, зв'язок, а за потреби – готель і трансфер [19; 20]. Для міжнародних перевезень Монреальська конвенція 1999 року встановлює дворівневу відповідальність за смерть або тілесне ушкодження та ліміти щодо затримки й багажу [21]. Після перегляду ІКАО національні правила оновлено: відповідні показники становлять 151 880 СПЗ, 6 303 СПЗ і 1 519 СПЗ [22]. При цьому 151 880 СПЗ є не абсолютною межею відшкодування, а порогом першого рівня відповідальності.

Практика Верховного Суду підтверджує, що фактичний авіаперевізник залишається належним відповідачем і тоді, коли квиток придбано у складі туристичного продукту. У справі № 243/9071/18 Суд поклав компенсацію за скасування рейсу без форс-мажорних причин саме на авіаперевізника [23]. Повітряну модель не слід механічно переносити на наземний транспорт, однак її архітектура – визначений мінімум прав, активна допомога, спрощена компенсація та тягар доведення надзвичайних обставин на перевізнику – має міжвидове значення.

У міському й приміському сполученні компенсація за кожне коротке відхилення від розкладу була б непропорційною, проте систематичне ненадання послуги, дискримінаційна відмова або істотне порушення можуть спричинити повернення частини вартості абонементу, відшкодування збитків і моральної шкоди. І. Р. Ніколаско слушно звертає увагу на роль не лише перевізника, а й організатора та замовника таких перевезень [24]. Водночас доставка зданого багажу, як зазначають Н. А. Д'ячкова

і К. В. Кім, є факультативним зобов'язанням у межах єдиного договору перевезення пасажирів й багажу, тому його порушення створює самостійну вимогу, не припиняючи основного перевезення [25].

Мультимодальна подорож додатково загострює питання належного відповідача. За окремих квитків кожен перевізник відповідає за власний сегмент, а при продажу єдиного продукту пасажир повинен мати одного адресата вимог із подальшим регресом між професійними учасниками. Такий підхід узгоджується зі спільною архітектурою права ЄС, у якій інформація, недискримінація, допомога, зміна маршруту або повернення коштів поєднуються зі стандартизованою компенсацією та можливістю стягнути додаткову шкоду. Регламент (ЄС) № 261/2004 став основою української авіаційної моделі [26], однак Україні доцільно запозичувати не окремі суми, а саме цю структуру захисту.

Міжвидова фрагментарність особливо виявляється під час надзвичайних обставин. За статтями 617 і 922 ЦК України непереборна сила може звільнити від відповідальності, але воєнний стан як правовий режим не доводить причинності автоматично. Ракетний удар, мінування, закриття ділянки компетентним органом або раптове пошкодження інфраструктури можуть унеможливити конкретний рейс; натомість кадровий дефіцит, неналежне технічне обслуговування, несвоєчасні закупівлі чи продаж квитків після виявлення неможливості перевезення належать до підприємницького ризику.

Тому звільнення має ґрунтуватися на чотирьох елементах: надзвичайності події, невідворотності її наслідків за життя розумних заходів, безпосередньому причинному зв'язку з порушенням та належній мінімізації наслідків. Огляд практики Верховного Суду щодо форс-мажору також вимагає оцінювати вплив війни на конкретне зобов'язання [27]. Навіть за проходження цього тесту перевізник не звільняється від виконуваних обов'язків надати інформацію, повернути багаж і плату за повністю ненадану послугу, допомоги вразливим пасажиром та запропонувати реальну альтернативу.

Проведений аналіз дає змогу сформулювати взаємопов'язані напрями оновлення законодавства. Насамперед у главі 64 ЦК України доцільно закріпити міжвидовий мінімум прав при скасуванні або істотній затримці: своєчасну інформацію, вибір між поверненням коштів і продовженням подорожі, необхідну допомогу, фіксовану компенсацію у визначених спеціальним законом випадках та відшкодування додаткових збитків у непокритій частині. Для регулярних міжміських автомобільних і залізничних маршрутів компенсацію варто ґрадувати залежно від тривалості затримки та вартості квитка.

Паралельно слід уніфікувати доказування: презюмувати, що збір належить до сфери контролю перевізника, доки той не доведе протилежне, а технічну несправність визнавати підставою звільнення лише за її прихованого й небезпечного характеру та належного обслуговування. Електронний квиток має містити фактичного перевізника, канал претензій, права при скасуванні й затримці та дані страхування, а система – автоматично формувати довідку про фактичний рух. Ненадання інформації, що перебуває виключно у володінні перевізника, не повинно тлумачитися на шкоду пасажирів.

Нарешті, закон має чітко визначити співвідношення засобів захисту: фіксована компенсація не замінює повернення ціни, не виключає моральної шкоди й деліктних вимог, а зарахову-

ється лише в частині покриття того самого майнового інтересу. Страхова виплата також не обмежує вимогу понад страхове покриття. Ефективність цих прав потребує стандартизованої електронної претензії, короткого строку відповіді, позасудового розгляду та колективних засобів захисту. Для осіб з інвалідністю й інших уразливих пасажирів недоступність транспорту, супроводу або інформації має визнаватися істотним порушенням, здатним спричинити майнову та моральну шкоду.

Запропонований підхід дає змогу поєднати уніфікацію з видовою диференціацією. ЦК України має закріпити базові права, спільні для всіх перевезень, тоді як спеціальні акти – визначити часові пороги, розміри компенсацій і технологічно зумовлені винятки. Завдяки цьому пасажир отримуватиме передбачуваний мінімум захисту незалежно від виду транспорту, а перевізник – зрозумілі критерії належної поведінки й звільнення від відповідальності.

Висновки. Цивільно-правова відповідальність перевізника в Україні має комплексну природу, оскільки пасажир одночасно є стороною договору, споживачем і носієм абсолютних особистих прав. Її цілісна модель поєднує реституційно-компенсаційні, організаційно-відновлювальні та деліктно-страхові засоби: повернення плати й збитки відновлюють майнову сферу, моральна шкода компенсує немайнові наслідки, страхування гарантує платоспроможність, а допомога та альтернативне перевезення забезпечують фактичне продовження подорожі.

Основною вадою чинного регулювання залишається міжвидова нерівномірність: розвинена повітряна модель контрастує з недостатньо визначеними наслідками скасування та затримки в автомобільному й залізничному сполученні. Тому ЦК України потребує міжвидового мінімуму прав пасажирів, єдиного підходу до тягаря доказування, ґрадуованих компенсацій, цифрового документування та прямої недійсності умов, що звужують імперативні права. Воєнний стан не створює загального імунітету перевізника: звільнення можливе лише за доведення надзвичайності, невідворотності, причинного зв'язку та належної мінімізації наслідків, зі збереженням обов'язків щодо інформації, допомоги, альтернативи й повернення плати за ненадану послугу.

Література:

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/435-15>
2. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-%D0%B2%D1%80>
3. Самойленко Г. В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності*. 2018. Вип. 143. С. 63–76. DOI: <https://doi.org/10.21564/2414-990x.143.142623>.
4. Гришко У. П. Договір перевезення пасажирів та багажу як різновид споживчого договору. *Підприємство, господарство і право*. 2020. № 12. С. 12–16. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.12.02>.
5. Самойленко Г. В. Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2021. 553 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/14547>
6. Заставний П. Відповідальність сторін за порушення умов договору перевезення: цивільно-правовий аспект. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. Вип. 4. С. 282–286. URL: <https://appj.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/916>

7. Менджул М. В. Особливості виконання договору з перевезення пасажирів в умовах воєнного стану. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. № 6. Ч. 1. С. 350–354. DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.06.1.52>.
8. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 № 1023-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1023-12>.
9. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 01.09.2020 у справі № 216/3521/16-ц. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91644731>
10. Гришко У. Особливості відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 16–20. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/11/4.pdf>.
11. Сірко Р. Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2015. 20 с. URL: <http://hdl.handle.net/11300/811>
12. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>
13. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/176-97-%D0%BF>
14. Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті : наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 22.07.2024 № 671. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1297-24>
15. Логойда В. Правові аспекти реформи страхування життя та здоров'я пасажирів на наземному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2024. Вип. 86, ч. 2. С. 307–313. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.2.47>.
16. Про затвердження Статуту залізниць України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/457-98-%D0%BF>
17. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0310-07>
18. Про затвердження Порядку та умов здійснення страхування на залізничному транспорті : наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 14.02.2025 № 231. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0475-25>
19. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/3393-17>
20. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0141-19>
21. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_594
22. Про внесення змін до деяких Авіаційних правил України : наказ Державної авіаційної служби України від 04.09.2025 № 254. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1367-25>
23. Постанова Верховного Суду від 05.02.2020 у справі № 243/9071/18. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87732927>
24. Ніколаєнко І. Р. Цивільно-правовий захист прав пасажирів як учасника правовідносин із перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2022. № 1. С. 26–30. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8049/2022-1-5>.
25. Д'ячкова Н. А., Кім К. В. Особливості договору перевезення пасажирів та багажу транспортом загального користування. *Науковий часопис УДУ імені Михайла Драгоманова. Серія 18. Право*. 2023. Вип. 39. С. 27–32. DOI: <https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series18.2023.39.05>.
26. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>
27. Дайджест судової практики Верховного Суду у справах, пов'язаних із війною. Рішення, внесені до ЄДРСР, з лютого 2022 року по вересень 2024 року. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/ogliady/Daigest_sud_prakt_VS_spravi_vijna.pdf

Didenko L. Civil liability of the carrier for breach of the passenger carriage contract

Summary. The article is devoted to developing a comprehensive civil-law model of carrier liability for breach of a passenger carriage contract in Ukraine.

The study proceeds from the premise that a passenger simultaneously acts as a creditor under a contractual obligation, a consumer of transport services, and a holder of absolute rights to life, health, dignity, and personal safety. Therefore, the legal consequences of a single transport incident may be governed by contract law, consumer law, and tort law, as well as by special transport legislation and international treaties.

It is demonstrated that the current system is fragmented. The general provisions of the Civil Code of Ukraine do not establish a sufficiently clear cross-modal minimum standard of passenger rights, whereas the most detailed compensation mechanism applies to air transport.

The article proposes distinguishing three functional components of carrier liability: the restitutionary and compensatory component, which encompasses fare reimbursement, damages, fixed compensation, and compensation for non-pecuniary damage; the organisational and restorative component, which includes continuation of the journey, rerouting, the provision of meals and accommodation, and accessible information; and the tort and insurance component, aimed at compensating for damage to the passenger's life, health, and property.

It is substantiated that carrier liability insurance does not replace the carrier's primary obligation towards the injured party but merely ensures the financial viability of the compensation mechanism.

Typical breaches of contract are identified, including denial of carriage, flight or service cancellation, delayed departure or arrival, deviation from the agreed route, failure to provide the reserved seat or class of service, breach of information and safety obligations, and loss of or damage to baggage.

A differentiated analysis of carriage by road, rail, air, urban transport, and multimodal transport is conducted.

It is established that the insurance reforms of 2024–2025 strengthened the protection of passengers' life, health, and baggage in land transport but did not eliminate the regulatory gaps concerning the consequences of cancellations and prolonged delays.

The article argues in favour of a presumption of liability on the part of the professional carrier and of placing upon the carrier the burden of proving the cause of the breach, the measures taken in response, and the proper provision

of information to passengers. It is demonstrated that martial law or hostilities should not automatically exempt a carrier from liability: such exemption requires extraordinary and unavoidable circumstances and a proven causal link between those circumstances and the specific failure to perform.

Proposals are formulated to supplement the Civil Code of Ukraine with a cross-modal minimum standard of passenger rights, introduce fixed compensation for substantial delays in road and rail transport, harmonise the rules on the burden of proof, and expressly prohibit contractual terms that restrict mandatory passenger rights. The development of alternative dispute-resolution mechanisms is also supported.

Key words: civil law, civil legislation, civil legal relations, obligations, contractual obligations, civil law contract, carriage,

carriage of passengers, information society, digitalization, information technologies.

Використання штучного інтелекту. Під час підготовки статті інструменти штучного інтелекту не використовувалися.

Конфлікт інтересів: автор є головним редактором журналу. Для забезпечення незалежності редакційного процесу рукопис розглядався уповноваженим редактором, який не перебував у підпорядкуванні автора та не мав конфлікту інтересів. Автор не брав участі у відборі рецензентів, процесі рецензування та прийнятті рішення щодо публікації статті. Рукопис пройшов стандартну процедуру подвійного сліпого рецензування.



Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

Дата першого надходження статті до видання: 25.07.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 16.08.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 01.10.2026