

Білоцький О.В.,
к.ю.н., доцент кафедри державного
управління та місцевого самоврядування,
Івано-Франківський національний технічний
університет нафти і газу, м. Івано-Франківськ,
Гелич А.О.,
к.ю.н., старший викладач,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Використання повітряного простору для здійснення міжнародних перевезень вантажів і пасажирів потребує відповідного правового регулювання. Оскільки сфера перевезення повітряним транспортом є одна із найпоширеніших, то норми національного законодавства мають відповідати міжнародним стандартам у сфері перевезення. Серед загальних джерел регулювання повітряних перевезень слід виділити Цивільний і Господарський кодекси України, міжнародно-правові акти, двосторонні міжнародні угоди про повітряне сполучення. До спеціальних джерел – Повітряний кодекс України, Правила повітряних перевезень вантажів та інші підзаконні нормативні акти, що регулюють повітряні перевезення. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом також є джерелом правового регулювання повітряних перевезень. Систематизація джерел регулювання повітряних перевезень дозволяє простежити тенденції зближення вітчизняного і міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень. Саме тому необхідно приділити увагу уніфікації норм національного законодавства і міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення [1].

В першу чергу слід проаналізувати декілька багатосторонніх договорів, що регулюють міжнародні повітряні перевезення. Серед них Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р., ратифікована Україною 10 серпня 1992 р. та чинна для неї з 9 вересня 1992 р. Вона стала компромісною угодою між державами, що брали участь у її підготовці. Норми Чиказької конвенції доповнює Протокол про введення нової статті 83-ьої до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, ратифікований Україною 15 лютого 1995 р. Конвенція є основою для національних норм. Встановивши принцип визнання державного суверенітету, Конвенція утвердила цим право кожної держави регулювати повітряні перевезення у межах своєї території, комерційну

діяльність автотранспортних підприємств та здійснювати юрисдикцію щодо перевезень. Чиказька конвенція встановила загальні вимоги до діяльності цивільної авіації при здійсненні міжнародних польотів. Мо-ва йде про принципи та правила польотів, реєстрацію повітряних суден та їх документацію; розслідування повітряних пригод, порядок встановлення технічних норм.

Ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим завдяки діяльності міжнародних організацій. Однією з перших була створена Міжнародна авіатранспортна асоціація (1919 р.). На початку 40-х років до неї входили найбільші авіакомпанії США та Європи. У 1945 р. цю Асоціацію реорганізовано й прийнято її новий Статут. Вона об'єднала провідні авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії. Асоціація повинна сприяти розвитку безпечного, регулярного та економічно вигідного для держав авіасполучення. З цією метою нею було прийнято єдині умови перевезень (1927 р.), форми квитків, багажних квитанцій, накладних (1929 р.), умови перевезення пасажирів і багажу (1954 р.) та ін.

Створення у 1944 р. міжурядової спеціалізованої установи – Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка почала функціонувати у 1947 р., призвело до об'єднання зусиль по врегулюванню повітряних перевезень понад 160 країн світу. Відповідно до ст. 44 Чиказької конвенції та Статуту ІКАО організація сприяє розвитку міжнародної цивільної авіації, розробляючи рекомендації та стандарти щодо правил польотів, експлуатації літаків, сприяє безпеці польотів на міжнародних авіалініях. Держави-учасниці ІКАО відповідно до Статуту цієї організації повинні передавати їй копії всіх укладених ними угод з питань цивільної авіації та враховувати рекомендації цієї організації.

У рамках ІКАО підготовлено, зокрема, Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. Як додаток до Чиказької конвенції ІКАО прийнято Міжнародні стандарти. У них, як і в інших рекомендаціях, визначено діяльність пілотів, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, регламентовано вимоги щодо літаків та їх устаткування, аеронавігаційних карт тощо.

Основною міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів, є Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 р. Ратифікована Україною 14 серпня 1959 р., вона набрала для неї чинності з 14 листопада 1959 р. Загалом Конвенцію підписали більше, ніж 100 держав. Варшавську конвенцію 1929 р. доповнив та змінив підписаний 28 вересня 1955 р. Гаазький протокол

щодо зміни Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 р. Відповідно до Протоколу Варшавську конвенцію 1929 р. і цей Протокол слід вважати єдиним документом за назвою "Варшавська конвенція, змінена в Гаазі 1955р.". Підписаний Україною 15 січня 1960 р., ратифікований 11 квітня 1960 р., Гаазький протокол став чинним для України з 19 жовтня 1960 р. Проте не всі держави-учасниці Варшавської конвенції 1929 р. ратифікували його.

Варшавську конвенцію 1929 р. доповнює також так звана Гвадалахарська конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором. Україна підписала її 18 вересня 1961 р., ратифікувала 5 вересня 1983 р., а з 15 січня 1984 р. вона стала чинною для України. Доповнює Конвенцію також Гватемальський протокол від 8 березня 1971 р. Зазначені акти підписали не всі держави-учасниці Варшавської конвенції 1929 р. Тому вони керуються різними нормами. У деяких державах конвенції стали додатком до національних актів про перевезення. Наприклад, Варшавська конвенція, змінена в Гаазі 1955 р., стала додатком до Закону, що діє у Великобританії, на островах протоки Ла-Манш, на острові Мен та багатьох інших англійських територіях.

Незважаючи на численну кількість багатосторонніх міжнародних договорів, які регулюють повітряні перевезення, у правозастосовчій практиці виникає чимало колізій. Вони викликані, по-перше, тим, що при здійсненні перевезень між державами, одна з них може не бути учасницею Варшавської конвенції 1929 р. По-друге, певні питання можуть не регулюватися зазначеною Конвенцією чи умовами перевезень, встановленими авіакомпаніями. По-третє, колізії при здійсненні повітряних перевезень можуть виникати й у випадку різниці між умовами, пропонованими для перевезень окремими авіакомпаніями та нормами національного законодавства.

Крім багатосторонніх міжнародних договорів питання міжнародних повітряних перевезень регулюють також двосторонні міжнародні угоди та протоколи з додатками до них.

Таким чином, на основі аналізу норм національного законодавства і міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення, необхідно зробити наступний висновок, що основними тенденціями розвитку правового регулювання у сфері повітряних перевезень, є поглиблення співпраці заради інтеграції України у Європейське і світове співтовариство у галузі правового регулювання повітряних пе-

ревезень, приведення у відповідність норм міжнародних багатосторонніх конвенцій і норм чинного законодавства України стосовно меж відповідальності перевізника, перспективи укладення дво- і багатосторонніх угод про повітряне сполучення з країнами, з якими такі угоди ще не укладені тощо.

Література:

1. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / І. О. Безлюдько. – К., 2005. – 20 с.

УДК: 347.82(043.2)

Гаврилішин А.П.,
к.ю.н., доцент,
Національний Університет державної податкової служби України,
м. Ірпінь

РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

У всіх державах світу транспорт є однією з важливих галузей народного господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень виступає як сполучна ланка між підприємствами, забезпечуючи функціонування інших галузей економіки, розв'язання соціальних завдань, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил та належної обороноздатності держави. Тому державна політика становлення та розвитку транспортного комплексу України передбачає забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності та входження транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи.

Невід'ємною умовою забезпечення нормального функціонування транспортної інфраструктури та підвищення попиту пасажирських перевезень в Україні є стабільна робота авіаційного транспорту.

Стан розвитку авіаційного пасажирського транспорту значною мірою визначаються його особливостями, що відрізняє його від інших видів транспорту.