

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.

Основними техніко-економічними характеристиками пасажирського повітряного транспорту, які впливають на його місце серед перевізників є:

1) висока технічна і експлуатаційна швидкість руху, що дає змогу виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий проміжок часу;

2) менші порівняно з іншими видами транспорту капітальні вкладення у наземні споруди;

3) висока пропускна здатність повітряних трас і авіаційного транспорту;

4) відповідний рівень комфорту та якість обслуговування при здійсненні пасажирських перевезень;

5) високий ступінь безпеки при подорожуванні. На основі багаторічних спостережень встановлено, що кількість транспортних аварій на 1 млн. пасажиро-кілометрів на повітряному транспорті є найнижчою порівняно з іншими засобами пересування.

Проте наявні певні недоліки повітряного транспорту, а саме:

1) транспортний засіб залежить від кліматичних умов, які досить часто супроводжуються негативними наслідками;

2) високі ціни перевезень (ціни на авіаквитки швидко зросли у порівнянні з іншими видами транспорту);

3) залучення додаткових засобів перевезення на початковому і кінцевому пунктах польоту;

Основними факторами, які забезпечують динамічний розвиток пасажирського авіаційного транспорту є:

1. Забезпечення безпеки польотів. Безпека авіації – комплексна характеристика спроможності авіаційної транспортної системи реалізувати свої функції без збитків (або з мінімальними збитками) самої системи або населенню, в інтересах якого вона розвивається [1, с.9].

2. Налагодження міжнародних маршрутів. Привести стан інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог.

Професіоналізм льотного складу і підвищення кваліфікації допоміжного складу. Ці вимоги завжди є найважливішою складовою забезпечення безпеки транспортної галузі. Представники наземних служб та авіакомпаній визнають факт браку спеціалістів необхідної кваліфікації, що зумовлює необхідність збільшення витрат на додаткове навчання співробітників і залучення іноземних фахівців (переважно льотного персоналу).

3. Дотримання стандартів безпеки встановлених міжнародною організацією Цивільної авіації (International Civil Aviation Organization).

4. Підвищення вимог до туристичних послуг; впровадження сучасних матеріалів і технологій, удосконалення інформаційного забезпечення.

5. Покращення послуг бронювання, встановлення знижок і пільг на тарифи квитків. Розвиток системи онлайн-бронювання дасть змогу підвищити ефективність діяльності авіаційних підприємств, полегшити роботу менеджерам із продажу послуг, забезпечить швидкість і зручність при наданні послуг електронного бронювання пасажиром.

6. Висока вартість лізингу на придбання сучасної авіатехніки. Потрібно розширювати парк літаків національних авіакомпаній, але проблеми існують високими ставками мита та ПДВ.

7. Створення умов для своєчасного оновлення парку повітряних суден. Це передбачає заміну більшості повітряних суден національних авіакомпаній на сучасні літаки з високим рівнем комфорту для пасажирів, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування.

8. Створення відповідної правової бази, щодо забезпечення пасажирських авіаційних перевезень з урахуванням міжнародного досвіду.

Отже, перед фахівцями-юристами стоїть завдання внести відповідні зміни та доповнення до національного законодавства України спрямовані на модернізацію та вдосконалення ринку авіаційних перевезень.

#### **Порівняльна кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом України за 2006-2011 рр. \***

За період	Перевезено пасажирів	
	млн.	у % до минулого року
Січень-листопад 2007р.	4,9	112,5
Січень-листопад 2008р.	5,8	128,5
Січень-листопад 2009р.	4,8	82,3
Січень-листопад 2010р.	5,7	117,7
Січень-листопад 2011р.	7,0	123,3

\* Архів. Державна служба статистики України. Пасажирські перевезення.

#### *Література:*

1. Бабак В. П. та ін. Безпека авіації / В. П. Бабак. – К. : Техніка, 2004. – 584 с.