

Мазур Х. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Повітряний транспорт є однією з найбільш розвинених галузей світового господарства і з кожним роком займає все більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі. Правове регулювання міжнародних повітряних перевезень здійснюється в основному нормами міжнародних договорів як багатосторонніх, так і двосторонніх, а також нормами національного законодавства. Іноді використовують міжнародні звичаї.

Міжнародно-правова регламентація повітряних перевезень розвивається відповідно до загальних принципів міжнародного повітряного права, зокрема: винятковий і повний суверенітет держав над їхніми повітряними просторами; свобода польотів у відкритому повітряному просторі; забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації; національна юрисдикція над повітряними суднами та їхніми екіпажами; імунітет повітряних суден, що перебувають на державній службі тощо [1, с.129].

Правова регламентація відносин з перевезення повітряним транспортом починається з прийняття Паризької конвенції про повітряну навігацію (1919р.). Вона затвердила принцип суверенітету держави на повітряний простір над її сухопутною і водною територією та встановила право "мирного польоту" іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав.

Однак основи міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень були закладені 1929 р., коли у Варшаві було підписано першу угоду в цій сфері. Це дало поштовх початку так званій "Варшавської системи". Сьогодні "документи Варшавської системи" (саме так в юридичній та іншій спеціальній транспортній літературі називають комплекс нормативних актів у сфері договірних відносин повітряного транспорту) налічують вісім доку-

ментів – конвенцій та змінюваних і доповнюючих їх протоколів. Це Варшавська конвенція 1929 р., Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарський протокол 1961 р., Гватемалський протокол 1971 р. і чотири Монреальських протоколи 1975 р. (Протоколи № 1-4). Саме вони створили уніфікований правовий комплекс, що розвивається в часі, визначає та регулює загальні правила й умов міжнародних повітряних перевезень [3, с. 50].

Ефективне регулювання повітряних перевезень також стало можливим завдяки діяльності міжнародних організацій. Так, створення у 1944 р. міжурядової спеціалізованої установи – Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), яка почала функціонувати у 1947 р., призвело до об'єднання зусиль по врегулюванню повітряних перевезень 190 країн світу, у тому числі на основі правонаступництва й України [3, с. 52].

ІКАО досліджує проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів і аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку і контролю над польотами; сприяє уніфікації митних, імміграційних і санітарних правил і т. д. У рамках ІКАО розробляються проекти міжнародних конвенцій [2].

Зокрема, нею була представлена Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята у штаб-квартирі ІКАО 28 травня 1999 р. в місті Монреалі. Вона була покликана створити єдиний приватноправовий режим на міжнародному повітряному транспорті, кардинально не змінивши вже сталі правила і звичаї "Варшавської системи" [3, с. 54].

Не менш значущою в цій сфері є діяльність Міжнародної асоціації повітряного транспорту (далі – ІАТА), що була створена для координації дій світових авіакомпаній, спрямованих на забезпечення безпеки і підвищення ефективності повітряних перевезень у всіх регіонах земної кулі. Заснована в 1945 р. в Гавані. ІАТА є професійною асоціацією авіаційних компаній, що здійснюють міжнародні рейси. Головне завдання Асоціації – впорядкування міжнародного комерційного авіаційного сполучення, впровадження єдиних для всіх членів правил і процедур, перевезень пасажирів, встановлення узгоджених тарифів на пасажирські перевезення на міжнародних маршрутах [3, с. 53].

Однак, незважаючи на численну кількість багатосторонніх міжнародних договорів, які регулюють повітряні перевезення та діяльність міжнародних організацій, у правозастосовчій практиці виникає чимало колізій з приводу врегулювання відносин у сфері міжнародних перевезень. 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.

Література

1. Данилькевич М. І. Міжнародне приватне право: навч. посібник / М. І. Данилькевич, О. М. Федоров. – Дніпропетровськ, 2000. – 210 с.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.zakon.nau.ua/doc/?code=995_038

3. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посібник / О. В. Столярський – К. : ЗНАННЯ, 2012. – 318 с.

УДК 341.23:347.82:656.7(043.2)

Манукян А. Ж.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Лібералізація міжнародних повітряних перевезень – процес, що означає вільне надання доступу до ринку повітряних перевезень, і полягає у наданні трьох видів прав: права на маршрути (по-

годжений географічний опис маршруту чи маршрутів, якими можуть здійснюватися повітряні перевезення, та порядок, в якому можуть обслуговуватися призначені пункти); права на експлуатацію (погоджене визначення того, яким чином можуть призначатися перевізники та експлуатуватися повітряні судна, а також які типи повітряних суден можуть використовуватися, та які позначення рейсів можуть встановлюватися для узгодженого маршруту); комерційні права (дозвіл на здійснення комерційної діяльності у своєму повітряному просторі, що надається іноземному авіаперевізнику) [3].

Здійснення міжнародних повітряних перевезень базується на повазі національного суверенітету, наслідком якого є надання та регулювання державою прав на перевезення. Проте на сучасному етапі діяльність у сфері міжнародного повітряного транспорту характеризується послабленням урядового контролю за здійсненням міжнародних повітряних перевезень та залученням іноземних авіаперевізників до здійснення перевезень через свою територію. Можна говорити про виникнення нової тенденції в регулюванні міжнародних повітряних перевезень, пов'язаної з лібералізаційним підходом стосовно надання доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень. Проявом цього є укладання двосторонніх та регіональних угод про повітряне сполучення, які містять лібералізаційні положення.

У той же час, в українській науці повітряного права поки що не існує загальноприйнятого терміну "лібералізація міжнародних повітряних перевезень" та його чіткого розуміння. Необхідність введення зазначеної дефініції у правовий обіг українських юристів-науковців та практиків є очевидною, оскільки в сучасних умовах правильне розуміння процесів лібералізації у сфері міжнародного повітряного транспорту та розробка комплексного правового підходу до вивчення даного питання є необхідними для підвищення конкурентоздатності українських авіаперевізників при здійсненні міжнародних повітряних перевезень.

Також потрібно зазначити, що повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами) [4].