

зень, а в багатьох випадках і питань, пов'язаних з відповідальністю перевізника (її обсяг, коло осіб, які мають право на відшкодування тощо). Регулювання цих відносин, доволі специфічних і складних за своїм характером, як правило, вимагає видання значної кількості юридико-технічних приписів, тому їх простіше підпорядкувати внутрішнім нормам країни відправлення або призначення перевезення [2, с. 58]. При цьому виникає колізійне питання: право якої країни підлягає застосуванню до конкретного перевезення? Договір перевезення, як правило, не надає на нього відповіді. Колізійне регулювання не відрізняється єдиним підходом в національному праві країн, а спеціальних конвенцій про застосовне право в сфері повітряних перевезень не існує.

І Варшавська [3], і Монреальська [4] конвенції містять норми, що відсилають до внутрішнього законодавства держав. Однак їх небагато, а колізійні прив'язки зазвичай відсилають до закону суду, який розглядає спір. Відсильні норми активно використовуються, однак вони стосуються лише небагатьох питань. Згідно з Монреальською конвенцією 1999 р., закон суду застосовується при відшкодуванні судових витрат та інших витрат позивача із судовим розглядом, які можуть присуджуватися понад встановлених лімітів відповідальності перевізника (п. 6 ст. 22). Цим же законом визначається процедура розгляду позовів (п. 4 ст. 33) та порядок обчислення строку позовної давності (п. 2 ст. 35). У Монреальській конвенції 1999 р. з'явилася нова колізійна норма, що відсилає до закону держав-учасниць Конвенції щодо визначення в національній валюті сум меж відповідальності перевізника, встановлених в спеціальних правах запозичення МВФ і спеціальних золотовалютних одиницях (п. 1 і 2 ст. 23). Разом з тим, деякі колізійні норми, що були у Варшавської конвенції 1929 р., відсутні у Монреальській конвенції 1999 р. У зв'язку із цим навряд чи можливо визнати коректним твердження про те, що «колізійні норми практично в незмінному вигляді були перенесені з Варшавської конвенції до Монреальської» [5].

На відміну від колізійних норм транспортних конвенцій, які, як правило, є імперативними, колізійні прив'язки у внутрішньому праві держав частіше мають диспозитивний характер. Докладний аналіз стану колізійних проблем в міжнародному транспортному праві здійснено в роботах О. М. Садікова, виданих в 80-х роках минулого століття [2; 6]. Однак більшість положень і висновків щодо питань уніфікації колізійного регулювання актуальні й донині. За минулі роки, на жаль, ситуація в цій сфері мало змінилася.

Процес становлення авіаційної галузі в Україні збігся з кризовими явищами перших років незалежності. У середині 90-х рр. спостерігалось значне зниження обсягу повітряних перевезень: кількість відправлених пасажирів зменшилася в 11,5 рази (з 15 млн. у 1990 р. до 1,3 млн. у 1999 р.), а у ряді аеропортів – в десятки разів. Це було пов'язано з економічною кризою в Україні в зазначений період, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв'язків з країнами СНД. Тільки починаючи з 2000 р. намітилася тенденція до зростання обсягу повітряних перевезень, відбувся перерозподіл пасажирських потоків між аеропортами. Так, в аеропорту «Бориспіль» в 2012 р. здійснено обслуговування пасажирів у кількості 60% загального обсягу пасажиропотоку українських аеропортів.

За останні 20 років основні засоби виробництва морально та фізично застаріли, зменшився ресурс аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання. На даний час економічно самодостатнім є тільки аеропорт «Бориспіль». Основна частина інших аеропортів лише підтримує свою сертифікаційну придатність, але у зв'язку з відсутністю власних коштів не може проводити в значних обсягах заходи з реконструкції та модернізації.

За оптимістичними прогнозами розробників Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126 [7], у результаті виконання Програми передбачається: збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 р. (більш як удвічі порівняно з 2015 р.); збільшення пропускної спроможності аеропортів

удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами; зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35-40 хвилин; підвищення удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави як запоруки успішного розвитку аеропортів; активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі; розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40 відсотків загальних доходів аеропортів; збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост», до 30 відсотків загального ринку авіаційних перевезень; створення не менш як 1000 додаткових робочих місць.

Враховуючи унікальний транзитний потенціал України, можна припустити реальність цих прогнозів. Щоб досягти бажаного результату потрібно удосконалити механізми державного регулювання авіаційної галузі та в першу чергу почати з удосконалення галузевої нормативно-правової бази.

Основою державного регулювання діяльності цивільної авіації України є Конституція України [8], Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. [9], інші нормативно-правові акти, державні та галузеві стандарти, керівні документи зі стандартизації тощо. Попередній Повітряний кодекс України 1993 р. [10] з самого початку зберігав інститути радянського повітряного права і не повною мірою орієнтувався на вимоги міжнародного права, навіть після внесення до нього доповнень та змін. Повітряний кодекс України 1993 р. можна вважати документом перехідного періоду, який став регулятором відносин в авіаційній галузі тільки на початковому етапі переходу від радянської системи господарювання до системи ринкових відносин у галузі. Повітряний кодекс 1993 р. фактично не містив в собі ринкових елементів, внаслідок чого досягти високого рівня ефективності регулювання діяльності авіаційного транспорту тільки шляхом застосування підзаконних нормативно-правових актів було досить проблематичним.

Необхідно відзначити, що наявний масив норм національного авіаційного права потребує крім впорядкування ще і вдосконалення, усунення протиріч та заповнення прогалин у правовому регулюванні. Концепцією розвитку цивільної авіації України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 28.12.1996 р. № 1587 [11] визначено шляхи створення правової бази цивільної авіації України, зокрема, визначено як базові системи авіаційних правил, норм і стандартів (американської-FAR, європейської-JAR або системи АП Міждержавного авіаційного комітету) для гармонізації відповідних авіаційних правил України. Також Концепцією передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями. В подальшому був прийнятий Закон України від 21.11.2002 р. «Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [12] та Закон України від 18.03.2004 р. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [13], в яких було визначено курс на адаптацію законодавства України до законодавства ЄС.

Таким чином, основою для удосконалення та створення національної авіаційної нормативної бази стало законодавство ЄС, а також стандарти і рекомендації ІКАО. Саме така позиція викладена розробниками нового Повітряного кодексу України 2011 р.

Новий Повітряний кодекс містить норму (ч. 3 ст. 11), якою визначено, що авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації. Основною позитивною характеристикою нового Повітряного кодексу України є те, що він спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, але в той же час кодекс містить в собі суттєві недоліки які потребують доопрацювання.

Так, новий Повітряний кодекс переобтяжений бланкетними нормами до інших законодавчих та нормативно-правових актів, які суттєво ускладнюють його реалізацію. Слід звернути увагу на загальні підходи до розуміння процесів гармонізації національного авіаційного законодавства із законодавством ЄС, а також щодо питань застосування стандартів та рекомендованої практики ІКАО [14].

Для Повітряного кодексу України 2011 р. є характерною нова техніка побудови, яку можна спостерігати у більшості нових кодифікованих актах українського законодавства – Цивільному [15], Господарському [16] та деяких інших – з визначенням на початку акту всіх спеціальних термінів, що в ньому використовуються. Повітряний кодекс України містить 19 розділів, в яких розміщено 130 статей. Розділ 1 присвячено загальним положенням (визначенню термінів, поширенню суверенітету України на повітряний простір та дії міжнародних договорів), в Розділі 2 наведено систему державного регулювання в галузі авіації та використання повітряного простору України, Розділ 3 присвячено визначенню основних механізмів управління безпекою в галузі авіації, Розділ 4 закріплює основи використання повітряного простору України, Розділ 5 визначає повітряні судна та льотну придатність, Розділ 6 – польоти повітряних суден, Розділ 7 – авіаційний персонал тощо. Таким чином, Повітряний кодекс України 2011 р. в цілому зберіг яскраво виражений публічний характер, врегулювавши у більшості статей публічно-правові питання, що пояснюється необхідністю забезпечення високого рівня безпеки. Проте він містить й окремі приватно-правові норми, кількість та змістовне навантаження яких не можна визнати достатніми для врегулювання відповідних договірних відносин на повітряному транспорті, завдяки чому виникає необхідність звернення до Цивільного та Господарського кодексів України з метою визначення порядку укладання та умов відповідних договорів (перевезення вантажів, пасажирів та багажу, фрахтування тощо).

До провідних нормативно-правових актів у сфері повітряних перевезень належать також Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державіаслужби України від 14.03.2006 р. № 186 [17] та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. №735 [18]. Обидва документи спрямовані на визначення загальних умов перевезень повітряним транспортом, за яких забезпечується належний рівень безпеки польотів та якості перевезень, та містять докладну інформацію про здійснювані перевезення і в цілому відповідають нормам Повітряного кодексу України 2011 р.

В інших країнах також поряд із загальноцивільними нормативними актами існують спеціальні закони, що регулюють здійснення перевезень, у т.ч. і повітряних. У Франції діє Кодекс цивільної авіації, прийнятий в 1967 р. [19] Він містить лише специфічні умови повітряних перевезень, відсилаючи з багатьох питань до норм міжнародних конвенцій, Торговельного та Цивільного кодексів Франції, що регулюють наземні перевезення, перевезення по воді, відповідальність перевізника. У ФРН ряд умов повітряних перевезень, відповідальність авіаперевізника та її страхування регулюються спеціальним Законом про повітряне сполучення 1971 р. У Фінляндії існує Закон про договір перевезення авіатранспортом 1977 р. Ці нормативні акти застосовуються в частині, яка доповнює міжнародні конвенції, та з урахуванням внесених до них в подальшому змін і доповнень [20, с. 21].

У країнах англійського права також істотною є роль закону в регулюванні повітряних перевезень. Так, Закон про повітряні перевезення 1961 р. ввів в дію Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом у Великій Британії. 12 лютого 2002 р. у Великій Британії був прийнятий Закон про повітряне перевезення [The Carriage by Air Acts (Implementation of the Montreal Convention 1999) Order 2002] [21], який набув чинності в день вступу в силу Монреальської конвенції 1999 р. У США деякі умови договору повітряного перевезення регулюються Федеральними авіаційними правилами.

В ЄС законодавство в авіаційному секторі є гармонізованим. В 1987 р. за пропозицією Європейської Комісії почалося створення «Єдиного європейського неба» або

4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, 1999 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.
5. Тальцева Л. А. Коллизионные нормы в области договорных отношений международной воздушной перевозки / Л. А. Тальцева // Журнал российского права. – 2010. – № 8. – С. 120–126. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.aerohelp.com/sites/default/files/talceva_kollizionnye_normy.pdf.
6. Sadikov O. N. Conflict of Law in International Transport Law / O. N. Sadikov // Recueil des cours. – Vol. 190 (1985-1). – P. 199-270.
7. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 р. № 126 // Офіційний вісник України. – 2016. – № 18. – Ст. 740.
8. Конституція України, 1996 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
9. Повітряний кодекс України, 2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
10. Повітряний кодекс України, 1993 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274 (втр. чин.).
11. Концепція розвитку цивільної авіації України, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 28.12.1996 р. – № 1587. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1587-96-p>.
12. Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України 21.11.2002 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 3. – Ст. 12.
13. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18.03.2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 29. – Ст. 367.
14. Лабач В. Р. Удосконалення правового регулювання діяльності повітряного транспорту України / В. Р. Лабач. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.readera.org/other/udoskonalennja-pravocho-rehuljuvannja-dialnosti-povitrjanoho-transportu-ukrayenye-10183426.html>
15. Цивільний кодекс України, 2003 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
16. Господарський кодекс України, 2003 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 462.
17. Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державіаслужби від 14.03.2006 р. № 186 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 25. – Ст. 1840.
18. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 4. – Ст. 136.
19. Code de l'aviation civile. – [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.legifrance.gouv.fr/>.
20. Остроумов Н. Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: моногр. / Н. Н. Остроумов. – М.: Статут, 2015. – 396 с.
21. The Carriage by Air Acts (Implementation of the Montreal Convention 1999). Order 2002. – [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2002/263/schedule/1/made>.
22. Право Европейского Союза: учеб. для вузов / под ред. С. Ю. Кашкина. – М.: Юристь, 2004. – 925 с.
23. Council Regulation (EEC) No 2343/90 of 24 July 1990 on access for air carriers to scheduled intra-Community air service routes and on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member States // Official Journal of the European Communities. – L 217, 11 August 1990. – P. 8-15.
24. Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers // Official Journal of the European Communities. – L 240, 24/08/1992. – P. 0001 – 0007.
25. Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes // Official Journal of the European Communities. – L 240, 24/08/1992. – P. 0008 – 0014.
26. Врбашки Л. Совершенствование правового регулирования воздушных сообщений в Европейском Союзе / Л. Врбашки // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 4. – С. 22–27.
27. Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators // Official Journal of the European Union. – L 138, 30/04/2004. – P. 1-6.
28. Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air. – [Electronic resource]. – Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006R1107>
29. Regulation (EC) No. 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community // Official Journal of the European Union. – L 293, 31.10.2008. – P. 3-20.

Стаття надійшла 18.09.2017 р.



Р. С. Шелудяков, ассистент

Криворожский факультет

Национального университета «Одесская юридическая академия»

Кафедра конституционного, международного и частного права

просп. Мира, 22, Кривой Рог, 50000, Украина

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И АДАПТАЦИЯ К МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ

Резюме

В статье определено современное состояние правового регулирования воздушных перевозок в Украине и пути его адаптации к мировым стандартам, а также возможности заимствования иностранного положительного опыта. Автор отмечает, что правовое обеспечение авиационных перевозок в Украине с принятием нового Воздушного кодекса 2011 г. встало на путь обновления. Оживление на рынке авиационных перевозок подталкивает к снижению их цен и улучшения уровня обслуживания. Кроме того, «заход» на отечественный авиационный рынок иностранных «лоу-костов» обуславливает необходимость коренных изменений в работе отечественных перевозчиков.

Ключевые слова: авиация, перевозки, транспорт, адаптация, стандарт.

R. S. Sheludiakov, Assistant

Kryvyi Rih Faculty of the National University «Odessa Law Academy»

Department of Constitutional, International and Private Law

Mira Avenue, 22, Kryvyi Rih, 50000, Ukraine

LEGAL REGULATION OF AIR TRANSPORT IN UKRAINE: CURRENT STATE AND ADAPTATION TO WORLD STANDARDS

Summary

The article describes the current state of the legal regulation of air transportation in Ukraine and the ways of its adaptation to world standards, as well as the possibility of borrowing foreign positive experience. The author notes that the legal provision of air transportation in Ukraine with the adoption of the new Air Code in 2011 is on the way of updating. The revival in the aviation market causes decrease of their price and improvement of service levels. In addition, the «entry» of foreign «low-cost» into the domestic aviation market causes the need for radical changes in the work of domestic carriers.

Key words: avi transportation, air transportation, legal regulation, updating of legislation, civil aviation.