

**В. С. ВЕЛЬЦЕН**

здобувач кафедри господарського права  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого, Харків  
e-mail: hoslaw@nula.edu.ua



## **ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Розглянуто питання правової регламентації повітряних перевезень в Україні. Доведена ключова роль завдань господарсько-правового регулювання повітряних перевезень у визначенні орієнтирів подальшого розвитку України. Обґрунтовано, що сталий глобальний розвиток повітряних перевезень можливий лише в умовах лібералізації повітряного простору з ЄС, перебування вітчизняних авіаперевізників у першій категорії за стандартами FAA у процесі укладання кодшерингових угод з провідними європейськими авіакомпаніями.

**Ключові слова:** авіаперевізнак, стандарти безпеки та якості, лібералізація повітряного простору, перевезення, вітчизняні авіаперевізники, міжнародні повітряні перевезення.

**JEL Classification: 0 40.**

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку світ переживає глибоку кризу, пов'язану із втратою єдиної загальнолюдської перспективи внаслідок загострення економічних, соціальних та інших проблем у глобальному масштабі. Процес переходу України до розвинутої ринкової економіки зумовив гостру потребу у створенні певної сприятливої нормативно-правової законодавчої бази для розвитку нашої держави у сфері повітряних перевезень. Глобалізація та лібералізація, господарсько-правове регулювання міжнародних повітряних перевезень у цілому сприяє саме загостренню конкурентної боротьби між міжнародними перевізниками, з одного боку, та між міжнародни-

ми перевізниками й вітчизняними авіаперевізниками — з другого. Зараз для України найбільш конкурентоздатною авіакомпанією на повітряному ринку є Міжнародні авіалінії України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема безпеки, лібералізації повітряних перевезень, конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників на міжнародному ринку повітряних перевезень була у центрі уваги багатьох дослідників. Сфера перевезення повітряним транспортом є однією із найпоширеніших і тому норми національного законодавства мають відповідати міжнародним стандартам у сфері перевезення. Окремі аспекти її вирішення знайшли своє відображення в роботах В. Д. Бордунова, В. С. Грязнова, І. А. Діковської, С. М. Задорожної, В. І. Рижого, В. М. Тихонова. Але невичерпність теми залишає великий простір для подальшого наукового пошуку.

**Формулювання цілей.** Метою статті є всебічний розгляд, дослідження та аналіз відповідності стандартів вітчизняних авіакомпаній міжнародним стандартам, зокрема стандартам безпеки та якості Федерального авіаційного агентства США (FAA), і вплив на розвиток повітряного перевезення в Україні та їх подальші певні напрями розвитку вітчизняних авіаперевезень та процесів лібералізації повітряного простору. Україна, знаходячись на географічно вигідній території з точки зору транзиту, розпоряджається значним повітряним простором. На сьогодні провідною конкурентоспроможною на міжнародному ринку є вітчизняна авіакомпанія МАУ. Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» першою в СНД одержала сертифікат IOSA (Міжнародний аудит експлуатаційної безпеки) та увійшла до міжнародного реєстру якості IATA (Міжнародної асоціації авіаційного транспорту).

**Виклад основного матеріалу.** Наприкінці ХХ ст. — початку ХХІ ст. економічна реальність викликає об'єктивну необхідність у переосмисленні змісту соціально-економічного розвитку. Найбільш конкурентоспроможною в Україні є Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України». На прикладі якої й розглянемо український аспект повітряних перевезень.

У 2004 р. при перевірці та проведенні аудиту Державіаслужби, Федеральне авіаційне агентство США (FAA), що Україна не дотримується багатьох міжнародних стандартів, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), у зв'язку з чим Україна була віднесена до другої категорії, що, у свою чергу, потягнуло за собою обмеження кількості польотів та відкриття нових маршрутів до США вітчизняними перевізниками. Серед основних недоліків було виділено невідповідність та неналежність чинного законодавства України закріплювати норми управління авіаперевізниками. Й лише у вересні 2013 р. значними зусиллями Україні все ж таки вдалося повернути статус

першої категорії, що дало змогу зняти обмеження для вітчизняних авіаперевізників щодо здійснення польотів у США, укладання договорів про спільну експлуатацію повітряних ліній з американськими компаніями [1].

Процес лібералізації повітряного простору триває декілька років. Певна річ, політичні конфлікти в останній період негативно впливають на процес лібералізації взагалі та повітряного простору, зокрема. Позитивною для України стала домовленість у червні 2013 р. між Брюсселем та Україною про основні принципи створення спільного авіаційного простору [2]. Також 25 січня 2013 р. в Україні набули чинності Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, прийняті з метою приведення стандартів із перевезення та норм обслуговування відповідно до міжнародних норм та норм лібералізації повітряного простору. На практиці нові Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу знайшли своє відображення. Беручи за основу МАУ, наприклад, у наступному. Пасажири бізнес-класу обслуговуються в окремому залі, доставляються до літака окремим автобусом, мають право на збільшену норму багажу і ручної поклажі та інші привілеї, спеціальні пропозиції для пасажирів всіх класів: програма раннього бронювання, промо-тарифи, акції, можливість накопичувати бали пасажирам, що є учасниками «Панорама Клуб» та ін.

Однак у 2013 р. Угоду про «відкрите небо» між країнами ЄС та Україною лише було обговорено, але не підписано. Лише 14 липня 2015 р. Україна підписала договір про спільний авіаційний простір («відкрите небо») із США. Підписанню договору про «відкрите небо» передувало проведення експерименту. Експеримент щодо лібералізації повітряного простору в Україні почали 2 квітня 2015 р., коли «відкрите небо» в односторонньому порядку впровадили у міжнародному аеропорту «Львів».

Серед проблем, які дійсно потрібно вирішувати керівництву МАУ, та які сприятимуть подальшій лібералізації українського повітряного простору, виділяється проблема завищеної вартості авіаційного палива. Шляхами розв'язання цієї проблеми, на наш погляд, можуть слугувати створення аеропортами власної системи заправки літаків або пряmlinійна боротьба щодо не виправдано завищених цін.

Також серед основних напрямів подальшого розвитку конкурентоспроможності українських авіаперевезень та напрямів лібералізації повітряного простору є пошук українських інвесторів, залучення іноземних авіакомпаній на повітряний простір України, де б величезний український простір використовувався б як транзит, а також відбудова вітчизняних аеропортів, таких як Донецьк, Полтава для підвищення пропускоспроможності нашої держави в розрізі повітряних перевезень. Неоднозначним залишається питання щодо

сертифікації стосовно безпеки, запровадження якого, з одного боку, є необхідним для безпеки авіап перевезень, а з другого — передбачає додаткову сертифікацію кожного типу літака, а також за умови непроходження такої сертифікації — заборона здійснювати міжнародні повітряні перевезення до країн Європи, США та ін. Що стосується етапів Угоди про «відкрите небо», то на першому з них передбачається запровадження третього і четвертого рівнів свобод для авіакомпаній — тобто зняття обмежень щодо кількості призначених перевізників і частот між країнами. На цьому етапі Україна повинна привести своє законодавство у сфері авіації у відповідність до європейського. Але на сьогодні у Європейській комісії наполягають на тому, щоб, згідно з регламентом ЄС № 216/2008, з українського держресстру цивільних повітряних суден були виведені всі несертифіковані Європейським агентством з безпеки польотів повітряні судна. «Антонову» сертифікація кожного типу літаків може коштувати не менш як 40 млн дол. на рік.

**Висновки.** Підсумовуючи все зазначене вище, слід ще раз наголосити на необхідності орієнтації сучасного стану вітчизняних авіап перевізників на приведення стандартів безпеки польотів та умов обслуговування до міжнародних стандартів та орієнтація на процеси глобалізації, лібералізації повітряного простору, господарсько-правового регулювання цієї сфери.

Проте подальший розвиток процесу лібералізації повітряного простору в Україні буде залежати від згуртованої роботи керівництва цивільної авіації в нашій державі, усунення всіх перепон на шляху запровадження практичного втілення Угоди про «відкрите небо», робота, спрямована на практичне втілення у взаємному визнанні сертифікатів безпеки, приведення вітчизняних стандартів безпеки польотів та норм обслуговування до міжнародних стандартів. Потребує належної уваги й питання щодо внесення змін у чинне законодавство України з метою надання вітчизняній авіапромисловості можливості розвитку та проходження відповідної сертифікації, наприклад для подальшого вирішення розвитку питання стосовно «Антонова» необхідно, на наш погляд, внести відповідні зміни до Закону України «Про бюджет», у якому передбачити фінансування розвитку вітчизняної авіапромисловості.

Також необхідно належним чином на рівні керівництва держави провести моніторинг монополії вітчизняних авіакомпаній, наприклад МАУ, на предмет здійснення монополістом у цій галузі своєї діяльності на умовах чесної конкуренції з метою надання можливості іншим вітчизняним авіакомпаніям належним чином розвиватися на ринку повітряних перевезень та укріплювати свої позиції на ньому. Необхідно приділити значну увагу й питанню створення пільгового режиму заохочування інвестицій до галузі цивільної авіації України для створення внутрішньоконкурентного середовища в Україні у цій

галузі, намагаючись при цьому відстояти насамперед національні інтереси нашої держави.

Таким чином, нормальне функціонування цивільної авіації в Україні, зростання фінансових можливостей вітчизняних авіаперевізників можливе лише за умови забезпечення належного рівня державної підтримки та запровадження міжнародних норм у вітчизняну авіацію, співпраця з іноземними авіакомпаніями та наземними службами авіації, що, у свою чергу, буде сприяти безпечному функціонуванню авіаційної галузі в Україні, задоволенню всіх потреб населення у повітряному сполученні, нарощуванню нової технічної оснащеності повітряних суден, підвищенню безпеки польотів, завоюванню авторитету вітчизняних авіаперевізників, укріпленню їх фінансової можливості та конкурентоспроможності.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Інтерв'ю Глави Державної авіаційної служби Анатолія Колісника інформаційному агентству Укрінформ, 22 серпня 2013 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable\\_article?art\\_id=246628018/](http://www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=246628018/).
2. Переговори між Україною та ЄС щодо Угоди про створення спільного авіаційного простору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://Ukraine.eu/mfa/gov/ua/press-centre/news/>.
3. Чому у «відкрите небо» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// news.finance.ua/ua/news/-/355889/chomu-u-vidkryte-nebo-pyvovarskogo-nihto-neletyt](http://news.finance.ua/ua/news/-/355889/chomu-u-vidkryte-nebo-pyvovarskogo-nihto-neletyt).
4. Повідомлення УНІАН [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1100777-ukrajina-pidpisala-z-ssha-dogovir-pro-vidkryte-nebo.html>.
5. Україна і ЄС підпишуть угоду «Про відкрите небо» до кінця року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.newsgu.ua/ukraine/23jul2013/open\\_sky.html](http://www.newsgu.ua/ukraine/23jul2013/open_sky.html).
6. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : наказ М-ва інфраструктури України від 30.11.2012 № 735// Офіц. вісн. України. – 2013. – № 4. – Ст. 136.
7. Нові правила повітряних перевезень пасажирів і багажу в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/ukr/news/>.
8. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право : підручник / В. Ф. Опришко. – 2-ге вид., переробл. і допов. – К. : КНЕУ, 2003. – 311 с.
9. 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.
10. Діковська І. А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: теоретичні та практичні аспекти: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І. А. Діковська. – К., 2014.

## REFERENCES

1. Interwju Glawi Dergavnoi Aviazijnoi slygbi Anatoliya Kolisnika. Retrieved from: [http://www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable\\_article?art\\_id=246628018/](http://www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=246628018/)
2. Peregovory mig Ukrainou ta EC chodo Ygody pro stvorennya spilnogo avaizijnogo prostory . Retrieved from: <http://Ukraine.eu/mfa/gov/ua/press-centre/news/>.
3. Chomy y «Vidkrite nebo». Retrieved from: <http://news.finance.ua/ua/news/-/355889/chomu-u-vidkryte-nebo-pyvovarskogo-nihto-ne-letyt> .
4. Povidomlennya YNIAN. Retrieved from: <http://economics.unian.ua/transport/1100777-ukrajina-pidpisala-z-ssha-dogovir-pro-vidkrite-nebo.html>.
5. Ukraina I EC pidpishyt ygody «Pro vidkryte nebo» do kinzya roky. Retrieved from: [http://www.newsr.u.ua/ukraine/23jul2013/open\\_sky.html](http://www.newsr.u.ua/ukraine/23jul2013/open_sky.html).
6. Pro zatverdghennya Pravyl povitryanix perevezen i bagagy : Nakaz M-va infrastrucyry Ukraini vid 30.11.2012 № 735. Ofizijniy visnik Ukraini. 2013.4. 136
7. Novi Pravila povitryanix perevezen pasagiriv I bagagy. Retrieved from: <http://economics.unian.net/ukr/news/>.
8. Oprishko V. F. (2003). Mignarodne ekonomichne pravo: pidrychnyk. K. KHEYU.
9. Bezlud'ko I. O. (2005). Dogovir perevezennya vantagy povitryanim transportom za zvy'lnim pravom Ukraini : avtoref. dus. ... kand. ur.nayk.
10. Dikov'ska I. A. (2014). Principi pravovogo regyluvannya mignarodnix privatnih dogovirnih zobov'yazan': teoretichni ta practichni aspekty: avtoreferat. dus. na zdobyttya nayk. stypenya kand. ur. nayk.

Стаття надійшла до редакції 23.09.2015

### **В. С. ВЕЛЬЦЕН**

соискатель кафедры хозяйственного права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого, Харьков

## **ОТДЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ**

Рассмотрены вопросы правовой регламентации воздушных перевозок в Украине. Доказана ключевая роль задач хозяйственно-правового регулирования воздушных перевозок в определении ориентиров дальнейшего развития Украины. Обосновано, что устойчивое глобальное развитие воздушных перевозок возможно только в условиях либерализации воздушного пространства с ЕС, пребывание отечественных авиаперевозчиков в первой категории по стандартам FAA в процессе подписания кодшеринговых соглашений с ведущими европейскими авиакомпаниями.

**Ключевые слова:** авиаперевозчик, стандарты безопасности и качества, либерализация воздушного пространства, перевозки, отечественные авиаперевозчики, международные воздушные перевозки.

V. S. VELTSEN

PhD. Student of the Economic Law Department, Yaroslav Mudryi National Law University, Kharkiv

## CERTAIN PROBLEMS OF THE LAW ORGANIZATION IN THE UKRAINE AIR TRANSPORTATIONS

**Problem setting.** of my article is connected with economical activity in the field of air transport. Globalization and liberalization, law organization promote to the competition among native air companies and among foreign and native air companies. Ukraine International Airlines (UIA) is Ukraine's leading airline.

**Recent research and publications analysis.** The question of the air transportations development involved the attention of a lot scientist. Most contributions were made time to time. Among them are V. D. Bordynova, V. S. Gryaznova, I. A. Dikov'ska, V. I. Rygov, S. M. Zadorognya, V. M. Tyhonova. But this area of research approach is unknown enough. But at the same time the most problems haven't been studied properly so far. This is due to high complexity of this subject.

**Paper objective.** The main task for Ukraine air transpirations to be state at the first category according to FAA aviation safety standards as well as a liberalization of air-space. Ukraine International Airlines (UIA) is Ukraine's leading airline. Ukraine International Airlines was the first airline in the CIS to have earned the distinction of receiving the IATA Operational Safety Audit (IOSA) Certificate, having entered into the IOSA Registry.

**Paper main body.** It is necessary to revalue the social-economical relations in our country in nowadays. Ukraine International Airlines (UIA) is Ukraine's leading airline. In 2004 Ukraine by its air imperfection was placed to the second airline in the CIS, and it was so hard for air Ukraine aviation to be replaced back to the first airline in the CIS (2013). The processes of liberalizations are during for many years in Ukraine. With the regard to the liberalization of airspace there is certain benefits such as removing restrictions of the number of designated carries, the frequency of flights and destinations from different countries, empowering operations to different destinations, as well as harmonization of standards and servers' level for passengers and baggage in line with international standards.

The one of the air victories for air Ukraine aviation is the signing the agreement named «The open sky» in 2015. Before the signing of this agreement was an experiment in Lviw. But many questions should be completed and accomplished.

**Conclusions of the research.** Summing up, it is necessary to lead the native air standards and Ukraine law to the foreign standards. In order to it, Ukraine government should solve the following tasks: to solve the problem of the certification of native airplanes, to search native investors to the Ukraine aviation and its development, the co-

operation with foreign air companies. The normal and safe operation of the airline industry is possible only with the proper level of implementation of international air law and government support.

#### **Short Abstract for an article**

**Abstract.** The article is devoting to the basic law-economical questions of the Ukraine aviation and its following liberalization. The main achievements of UIA are examined in the article. The following development of the Ukraine aviation will have certain positive influence not only for Ukraine aviation, but for Ukraine development in general.

**Key words:** air carries, liberalization, aviation safety standards, Ukraine's airlines, international airlines.



УДК 346.7:625.1

**І. М. РУДЯГА**

здобувач кафедри господарського  
права Національного юридичного  
університету імені Ярослава Мудрого,  
Харків  
rud\_sinel@ua.fm



## **МАЙНОВИЙ КОМПЛЕКС ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ЯК СУБ'ЄКТІВ ПРИРОДНОЇ МОНОПОЛІЇ: ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Стаття присвячена теоретико-правовому дослідженню правового режиму майна суб'єктів господарювання, що займають монополічне становище на загальнодержавному ринку. Особливу увагу приділено майновому комплексу залізниць України.

**Ключові слова:** транспорт, залізничний транспорт, майновий комплекс, право власності, право господарського відання, право оперативного управління.

**Постановка проблеми.** Транспорт є однією з найважливіших базових системоутворюючих галузей виробничої інфраструктури національної економіки, яка забезпечує потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях [1].

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування й розміщення транспортної мережі. З урахуванням геополітичних умов залізниці України мають один із найбільших у Європі потенціал транзитності. З усіх видів транспорту на сьогодні найбільш перспективним є залізничний транспорт, що здатний оптимально відповідати поєднанню швидкісних, цінових та екологічних вимог. Галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного транспорту України.

Для того щоб бути активним учасником господарсько-правових відносин, суб'єкт господарювання повинен мати певне майно. Але для подальшого