

Лекція 14 ПОВІТРЯНЕ ПРАВО

1. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р.
3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.;
4. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.;
5. Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, затверджене Указом Президента України від 16 серпня 2004 року № 912/2004;
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби» від 8 вересня 2004 р. № 1172;
7. Положення про використання повітряного простору України, введено в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401;
8. Положення про національного повітряного перевізника, введено в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 15 листопада 1996 р. № 139;
9. Правила медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2000 р. № 641;
10. Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджені Наказом Міністерства транспорту України 07.09.99 р. № 434;
11. Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 15.07.2004 р. № 630;
12. Правила сертифікації аеропортів, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 05.07.2004 р. № 569;
13. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державіаслужби України від 26.11.2018 № 1239

Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Предметами праці на транспорті є вантаж, який перевозиться, але він не є сировиною для транспорту і транспорт не оплачує його вартості. Таким чином, вартість вантажу не входить до вартості транспортної продукції, тоді як вартість предметів праці (сировини) в обробній промисловості входять у вартість продукції відповідної галузі. Відтак, транспортні витрати

включаються до собівартості продукції, а частка витрат на послуги транспорту у повній вартості продукції називається транспортною складовою. Звичайно, можна стверджувати, що від такого переміщення має місце економічний ефект (підвищення вартості вантажу, оскільки частина амортизованої вартості транспортного засобу переноситься на вартість доставляння вантажу; доставлений вантаж може бути використаний у виробничому циклі, тощо). Це дійсно так, але, на наше переконання, в основі цих двох самостійних підтипів договорів (перевезення вантажів та пасажирів) лежить їх організаційний характер – як специфічний вид послуг, - організація правозабезпечення суб'єктивних інтересів осіб (відправника вантажу та пасажирів) у доставлянні. Доходимо висновку, що основна відмінність двох означених договорів має прояв у тому, що саме у договорі перевезення відбувається реалізація особистих немайнових прав особи, закріплених у Книзі 2 ЦК України, - ст. 313 ЦК України – права особи на свободу пересування. В договорі перевезення вантажу переміщення має, все ж таки, економічний характер (через розуміння перевезення вантажу як циклу суспільного виробництва). Але як сутність того чи іншого договору, а в нашому випадку, договору з перевезення пасажирів повітряним транспортом впливає на специфіку цивільно-правового захисту прав пасажирів? Напевно, відповідь слід шукати не лише в сутності та правовій природі договору, а й в особливостях співвідношення нормативно-правового та договірної регулювання тих чи інших правовідносин. Сам по собі договір перевезення пасажирів взагалі, і договір перевезення пасажирів повітряним транспортом має ту особливість, що цивільно-правове регулювання правовідносин з перевезень пасажирів має, здебільшого, двоїстий характер, про що нами зазначалося вище.

Як зазначив Сумкін С.О., проблема забезпечення урегульованості цивільних відносин є складною. Вона посилюється тенденцією виокремлення окремих сфер за галузевими відмінностями. Тобто, намаганням окремих цивілістів через диференціацію публічного та приватного права виокремити та зробити самостійною сферу цивільних правовідносин та механізм їх правового регулювання від системи права, що забезпечує комплексне регулювання правовідносин. Але специфіка правовідносин з перевезення пасажирів (в тому числі повітряним транспортом) має свої, такі, що склалися історично, особливості. Вони також зумовлені особливостями транспортної сфери – сфери експлуатації транспорту для задоволення потреб у перевезенні пасажирів.

Як зазначив Нечипуренко О.М., перевезення пасажирів різними видами транспорту прийнято називати підвидами договору перевезення пасажирів, оскільки вони мають особливості здійснення перевезень, які зумовлені технологічними властивостями видів транспорту, що віднаходить прояв в закріпленні механізмів їх правового регулювання на рівні транспортних

статутів та кодексів, та правил надання послуг пасажирських перевезень чи правил перевезень пасажирів окремими видами транспорту. Такої ж позиції тримається і Сумкін С.О., який зазначає, що аналіз того чи іншого правового явища не можливий лише на підставі нормативного визначення. Потрібно, принаймні, три фактори: пізнання сутності конкретного правовідношення, особливостей його правового регулювання та чинників, які впливають на його ефективність.

Перевезення пасажирів та багажу є складним правовідношенням, яке зумовлене специфікою самих перевезень пасажирів, так і специфікою технологічних чинників, особливостей різних видів транспорту, що впливають на організацію та здійснення того чи іншого виду перевезень пасажирів. Наразі розрізняють наступні види перевезень – в залежності від суб'єкту та об'єкту перевезення – перевезення вантажів та пасажирів; в залежності від виду транспорту – перевезення гужовим, залізничним, автомобільним, водним (річковим та морським), повітряним (авіа). В залежності від територіальної сфери меж перевезення – місцеві (у місцевому сполученні); приміські (автомобільним транспортом за межами населеного пункту); між морськими портами України морським транспортом – каботажні; міжміські (автомобільним транспортом); міжнародні – всіма з перелічених видів транспорту. При перевезеннях вантажів виділяють також пряме сполучення (перевезення різними організаціями одного виду транспорту) та пряме змішане (перевезення за єдиним транспортним документом організаціями різних видів транспорту). Як ці відносини врегульовані актами чинного законодавства?

Як зазначила Булгакова І.В., під джерелом транспортного права розуміють юридичну форму, в якій виявляється правотворча діяльність держави, або. Іншими словами, джерелом транспортного права є транспортне законодавство, що містить як нові нормативно-правові акти, прийняті за часів незалежності України, так і морально застарілі акти часів СРСР. Звичайно, що найважливішим джерелом є Конституція України, яка містить концептуальні положення, які стосуються основоположних принципів існування української держави, функціонування органів державної влади, внутрішньої та зовнішньої політики України, питання економічної системи країни.

Беззаперечним фактом є пріоритетне значення ЦК України та ГК України у сфері регулювання цивільних та господарських правовідносин (відносин у сфері здійснення підприємницької та господарської діяльності). Цивільний Кодекс України 2004 року у главі 64, на відміну від ЦК 1963 р., містить визначення ряду договорів, які регулюють відносини по перевезенню вантажів, пасажирів і багажу. Серед нових конструкцій договорів, що опосередковують перевезення в даному розділі ЦК згадуються і інші

договори: договір чартеру (фрахтування), перевезення у прямому змішаному сполученні, довгостроковий договір, договір перевезення транспортом загального користування. Зрозуміло, що вказані договори різняться як суб'єктивним складом, так і предметом, в тому числі призначенням. ЦК України визначає загальні умови перевезення.

Безпосередньо дані відносини регулюються транспортним законодавством. Загальні засади господарської діяльності підприємств транспорту визначені Законом України від 10 листопада 1994 р. „Про транспорт”. Здійснення перевезення врегульовано нормативними актами щодо певних видів транспорту. Так, щодо морських перевезень діє Кодекс торговельного мореплавства, затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994р., щодо річкових – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, Правила перевозок грузов. – В 2-х ч. – Минречфлот РСФСР. – М.: Транспорт, 1979. – 288 с.], щодо залізничних – Закон України „Про залізничний транспорт”] від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України], затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., правила перевезень вантажів залежно від виду рухомого складу чи способу перевезення (наприклад, Правила перевезення вантажів навалом і насипом – ст.37 Статуту залізниць, Правила перевезення вантажів дрібними відправками – ст. 39 Статуту залізниць, Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах – ст. 54 Статуту), Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196; щодо автомобільних – Закон України „Про автомобільний транспорт” від 5 квітня 2001 р., Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Мінтрансу України від 14 жовтня 1997 р. № 363, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. №176, Закон України „Про міський електричний транспорт” від 29.06.2004 р., щодо повітряних – Повітряний Кодекс України від 19.05.2011р., Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затвердженими Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012р. №735; щодо трубопровідним транспортом – основні положення закладено Законом України „Про трубопровідний транспорт” від 15.05.1996 р. Окремі нормативні акти регулюють окремі питання, важливі для перевезення всіма видами транспорту – Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 „Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті”.

Особливістю договору перевезення пасажирів, в тому числі повітряним транспортом є відхід від закріпленої у ЦК України однієї з основних засад цивільного законодавства щодо свободи договору (п.3 ст.3 ЦК). Сторони в перевезеннях не завжди вільні у виборі можливостей застосування права, оскільки тут є певні імперативи та обмеження, спрямовані в першу чергу на безпеку перевезень. В своєму дисертаційному дослідженні з перевезень вантажів автомобільним транспортом Волкова А.В. довела, що при регулюванні перевезень вантажів автомобільним транспортом наявні дві групи норм: техніко-юридичні, які пов'язані з дотриманням правил про властивості вантажів, експлуатацію транспорту, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, розміщення та кріплення вантажів, документів на них, що є імперативними, та юридичні, які передбачені (конкретизовані) договором перевезення вантажів автомобільним транспортом і є диспозитивними.

На повітряному транспорті за аналогією до техніко-юридичних норм варто віднести норми, які регулюють питання:

- безпеки авіації;
- реєстрації цивільних повітряних суден; -
- питання льотної придатності;
- питання роботи аеропортів;
- аеронавігація;

- регуляторна діяльність державіаслужби України (в тому числі що стосується ліцензування діяльності та сертифікація повітряних суден). Загалом, такі спеціальні норми у сфері забезпечення функціонування повітряного транспорту та його інфраструктури розробляються та приймаються спеціальним державним органом – Державіаслужбою України.

Як зазначила Сапельнигова Г.А., у відповідності до адаптації законодавства України до *acquis communautaire* ЄС Повітряним кодексом України було надано уповноваженому органу в галузі цивільної авіації (Державіаслужбі) певної незалежності, а відповідності і самостійності від Міністерства інфраструктури України, що сприяло ефективності та оперативності в діяльності цього органу з питань забезпечення безпеки авіапольотів.

До кола питань, які вирішує дана служба, відносяться: 1. Безпека авіації:

а) безпека польотів (Галузева програма з безпеки польотів на 2014-2016 роки; Застереження щодо перевезень літєвих елементів живлення на борту

літаків, повідомлення про зміни в правилах та рекомендаціях EASA European Aviation Safety Agency та ін.);

б) авіаційна безпека (Наказ Державіаслужби від 05.10.2015 року «Методика проведення особистого контролю пасажирів та членів екіпажу», від 05.10.2015 року «Методика проведення контролю на безпеку за допомогою ручного металодетектора пасажирів та членів екіпажу», 05.10.2015 року «Методика проведення фізичного контролю ручної поклажі і багажу», 29.04.2014 року № 317 «Про введення в дію переліку країн та аеропортів, до яких заборонено чи обмежено польоти повітряних суден українських експлуатантів»] та ін.);

в) авіаційна медицина (Наказ Державіаслужби України від 05.12.2005 № 920 "Про затвердження Правил медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України"], Спільні авіаційні вимоги JAR-FCL 3 Розділ 1 Ліцензування льотного екіпажу (медичне) та ін.);

г) обов'язкове авіаційне страхування (наказ Державіаслужби від 17.01.2017 № 21 "Про реєстрацію страховиків, які мають ліцензію на обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації").

2. Ведення реєстру ЦПС (цивільних повітряних суден);

3. Вирішення питань льотної придатності повітряних суден (Наказ Міністерства інфраструктури України від 17.01.2014 №27 "Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ 21 (Part 21)»); Наказ Міністерства інфраструктури України від 10.02.2012 № 85 "Про затвердження Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)" та ін.).

4. Сертифікація аеропортів (Наказ Державіаслужби України від 05.09.2014 №591 "Про затвердження Порядку організації проведення сертифікації, реєстрації аеродромів та визначення придатності до експлуатації злітно-посадкових майданчиків"; Наказ Державіаслужби України від 30.01.2012 № 75 "Про подання інформації щодо коефіцієнту зчеплення на ШЗПС"; Сертифікаційні вимоги до аеродромів України ЗАТВЕРДЖЕНО Наказ Державіаслужби від 17.03.2006 р. № 201 та ін.)

5. Аеронавігація (Використання повітряного простору України, затвердження Програми розбудови державної системи використання повітряного простору України, впровадження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 р. та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 05.05.2003 р. за

№ 346/7667; впровадження Правил обслуговування аеронавігаційною інформацією, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 01.07.2004 р. № 564 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 23.07.2004 р. за № 913/9512. Важливо також зазначити, що правовий статус перевізника є специфічним. Він зумовлений вимогами, які ставляться до авіаперевізників з метою забезпечення безпеки перевезення пасажирів. Так, Постановою КМУ України від 10.03.2017 р. № 134 було затверджено «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом». Ними, зокрема в п.9, передбачено, що суб'єкт господарювання, який провадить господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, повинен відповідати таким вимогам: 1) мати чинний сертифікат експлуатанта та мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно на праві власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем); 2) основною діяльністю суб'єкта господарювання має бути здійснення повітряних перевезень окремо чи у поєднанні з будь-якою іншою комерційною експлуатацією повітряного судна та технічним обслуговуванням повітряних суден; 3) види польотів (пасажирські, вантажні), місце провадження діяльності (райони польотів: у межах України та/або міжнародні польоти) та матеріально-технічна база (засоби провадження - повітряні судна), зазначені в експлуатаційних специфікаціях, які є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта, повинні відповідати заявленому виду господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом; 4) більш як 50 відсотками статутного капіталу (пакета акцій) суб'єкта господарювання мають володіти Україна, юридичні особи України та/або фізичні особи - резиденти України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України; 5) авіаційний персонал суб'єкта господарювання повинен відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлені свідоцтва згідно з авіаційними правилами України; 6) суб'єкт господарювання повинен оформлювати трудові відносини з найманими працівниками шляхом укладення трудових договорів відповідно до Кодексу законів про працю України.

Суб'єкту господарювання дозволяється провадити господарську діяльність з перевезення небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом у разі, коли в графі "Спеціальні дозволи" експлуатаційних специфікацій, які є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта, проставлено відповідне позначення (E 11). В ЄС вже давно зрозуміли про необхідність створення універсальних правил, на кшталт, Правил дорожнього руху. В ЄС відбувалися спроби універсалізувати правила

та діяльність авіаційних служб, проте, протести, які проводяться національним авіадиспетчерами (які в глобалізації вбачають загрозу для їх звільнення), сповільнюють цей процес.

Вбачалося, що централізоване управління повітряним рухом як і раніше буде мати головною метою безпеку авіаперевезень, але в зростаючих обсягах авіаперевезень. В 1999 році Єврокомісією було започатковано проект «Єдине європейське небо». Однак, Іспанія заблокувала включення аеропорту Гібралтару в Єдине небо Європи шляхом неузгодження редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди про САП, оскільки у неї має місце невирішений територіальний конфлікт з Великобританією, про що зазначалося у звіті Британського парламенту у 2000 р., що й привело до зупинки проекту. Однак, у жовтні 2001 р. Єврокомісія прийняла пропозиції щодо створення Єдиного неба Європи і щодо створення єдиного регулюючого органу з керування повітряним рухом у ЄС, Норвегії та Швейцарії.

Такий орган міг би об'єднати управління верхніми ешелонами повітряного простору ЄС, які зараз розділені національними кордонами. Він міг би організувати повітряний простір інакше з урахуванням ефективності його використання, а не національних кордонів. Крім того, передбачається об'єднання військових і цивільних служб. У червні 2008 р. були прийняті поправки, й ініціатива отримала назву SES-II (SES - Single European Sky, Єдине небо Європи). Супроводом деяких ініціатив у рамках проекту займається Європейське агентство авіаційної безпеки. 10 червня 2013 року Європейська Комісія презентувала план «Б» з прискорення реалізації проекту «Єдине небо Європи» - SES-II+, який являє собою пакет заходів, спрямованих на вирішення поточної ситуації з державними монополіями, що відповідають за забезпечення аеронавігаційного обслуговування. В сучасний момент керування повітряним простором у ЄС здійснюється країнами-членами, які співпрацюють у рамках проекту Євроконтроль (європейської міждержавної організації).

Як ми зазначали вище, Україна прагне до лібералізації ринку авіаперевезень. Цьому мало сприяти підписання нею Угоди про спільний авіаційний простір (Угода про САП). Підписання даної угоди дозволило б забезпечити вільний рух (вільний доступ до ринків) повітряних суден - європейським компаніям без обмежень літати у будь-які аеропорти України, а українським - до аеропортів Європи. Україні підписанню даної угоди (єдиного неба Європи) завадило невідповідність національної української системи сертифікації повітряних суден та правил безпеки польотів стандартам ЄС, що було подолано.

Як наслідок, Угода про САП, переговори щодо якої було розпочато у грудня 2007 року, була парафована 28 листопада 2013 року у м. Вільнюс (Литовська Республіка). Згідно ст. 1 даної Угоди, її метою є поступове формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів. З цією метою Угода встановлює правові норми, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти, імплементаційні норми, що застосовуються Сторонами згідно з нижчезазначеними умовами. Спільний авіаційний простір має функціонувати на засадах вільного доступу до ринку авіаперевезень та на рівних умовах конкуренції. При тому Україна має взяти на себе зобов'язання щодо визнання Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в м. Чикаго 7 грудня 1944 року; Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами; наміру спиратися на рамки існуючих угод щодо авіаційного транспорту з метою поступового відкриття доступу на ринки та збільшити переваги для споживачів, авіаперевізників, працівників та спільнот обох Сторін; що правила САП мають ґрунтуватися на відповідних чинних законодавчих актах Європейського Союзу, без шкоди для тих положень, що містяться у Конституції України та в Договорі про Європейський Союз і Договорі про функціонування Європейського Союзу (Договорах ЄС); інкорпорувати у своє авіаційне законодавство відповідні вимоги і стандарти Європейського Союзу, у тому числі з урахуванням подальшого розвитку законодавчої бази ЄС; забезпечення високого рівня безпеки польотів і авіаційної безпеки міжнародних повітряних перевезень та ін. Попри те, що Угоду про САП не було підписано з технічних причин, Україною на рівні приведення інституційних структур управління повітряним рухом України у відповідність до програми «Єдине європейське небо» вжито необхідних заходів.

Правові засади державного управління повітряним транспортом України

Вантажні і пасажирські перевезення, що здійснює вітчизняний повітряний транспорт, займають незначне місце у загальному обсязі транспортних послуг. Але головна перевага повітряного транспорту полягає в швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані (середня відстань доставки 1 пасажирів повітряним транспортом у 10-15 разів більша від аналогічної на залізничному транспорті) .

Головними проблемами повітряної підгалузі транспорту є: комплектація парку, будівництво і реконструкція об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури, структурна реорганізація керування авіаційним транспортом, підвищення конкурентноздатності вітчизняних авіакомпаній.

Повітряний транспорт України є складовою системи транспорту України. Основні засади функціонування повітряного транспорту закладено в Законі України «Про транспорт» та в спеціальному кодифікованому нормативному акті - Повітряному кодексі України.

Авіаційний транспорт - це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації, утворює Повітряне право України.

Особливістю державного управління цивільною авіацією є те, що воно здійснюється не через Міністерство транспорту та зв'язку України, а через Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужбу), яка створена у 2004 році замість ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту.

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного (провідного) органа у системі центральних органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Взаємодія органів виконавчої влади України щодо нагляду за безпекою польотів повітряних суден здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Державне управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу так званого «іноземного елемента» - міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору, а також здійснення роботи Ради з авіації та використання повітряного простору створено постійно діючий виконавчий орган - Міждержавний Авіаційний Комітет (МАК), утворений незалежними державами (державами-учасницями). МАК взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними. У структурі МАК створено Авіаційний реєстр МАК (Авіареєстр) - орган МАК, що здійснює діяльність у галузі льотної придатності і процедур сертифікації повітряних суден, їхніх компонентів, виробництва авіаційної техніки, придатності міжнародних і категорійних аеродромів і їхнього устаткування до експлуатації, охорони навколишнього середовища від впливу авіації.

Особливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту займають авіаційні правила, які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

Основними елементами інфраструктури (матеріальною складовою) повітряного транспорту є повітряні судна, аеродроми і аеропорти.

Авіаційне транспортування здійснюється спеціальним транспортним засобом - повітряним судном. Повітряне судно - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі (ст. 15 Повітряного кодексу України).

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і внесене до реєстру державних повітряних суден.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно внесене до державного реєстру цивільних повітряних суден.

Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Повітряні судна підлягають сертифікації, зокрема, повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковане на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності і мати сертифікат типу. Сертифікат типу видає державний орган із питань сертифікації та реєстрації (Держстандарт). Власником сертифікату типу є розробник повітряного судна. Кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна повинен бути сертифікований на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України.

Цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації згідно з вимогами ст. 25 Повітряного кодексу України та Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні (затверджених Наказом Міністерства транспорту України 07.09.1999 року № 434) і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі. Цивільному повітряному судну, занесеному до державного реєстру повітряних суден України, видається реєстраційне посвідчення, що є фактом визнання його національної належності. Із моменту занесення повітряного судна до державного реєстру повітряних суден України всі записи, зроблені раніше стосовно цього повітряного судна у реєстрах повітряних суден інших держав, не визнаються Україною.

Державні повітряні судна підлягають включенню до реєстру державних повітряних суден України. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України (Наказ від 02.12.1998 року

№ 435 «Про затвердження Положення про порядок реєстрації державних повітряних суден України» й «Положення про порядок перевірки стану льотної придатності державних повітряних суден України та про видачу і припинення чинності посвідчень про придатність до польотів», зареєстровано в Міністерстві України від 28.01.1999 року № 48/3341).

Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру повітряних суден у разі: зняття повітряного судна з експлуатації; передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземній юридичній чи фізичній особі. При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Після реєстрації повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник такого судна повинен отримати в державному органі з питань сертифікації і реєстрації відповідне посвідчення (сертифікат) про придатність його до виконання польотів як бортовий документ. Державний орган з питань сертифікації та реєстрації може делегувати право на видачу та продовження строку дії посвідчення про придатність екземпляра повітряного судна до польотів іншим державним та відомчим органам у порядку, передбаченому правилами сертифікації.

Встановлено порядок допуску до експлуатації («Положення про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів до ринку авіаційних перевезень та робіт», Наказ Міністерства транспорту № 487 від 07.10.1999 року) за яким Цивільне повітряне судно, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстроване у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних суден України або іншої держави, і якщо вимоги, на підставі яких було видано це посвідчення, відповідають вимогам, встановленим в Україні.

Експериментальне повітряне судно може бути допущене до експлуатації для задоволення потреб народного господарства України за наявності: висновків розробника судна і експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації його при виконанні польотів; рішення Уряду України про використання експериментального судна у цивільній авіації України; посвідчення про придатність до польотів, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, може бути допущене до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виробника та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності.

Повітряне судно військової авіації також повинне бути перевірене на відповідність його вимогам безпеки польотів. Рівень льотної придатності

повітряного судна військової авіації повинен бути не нижчим за рівень льотної придатності, встановлений державою для цього класу повітряних суден.

Підтримання кожного повітряного судна в процесі експлуатації у стані, що відповідає вимогам норм льотної придатності, іншим вимогам, що поширюються на це повітряне судно, і вимогам безпеки польотів покладається на експлуатанта повітряного судна. Експлуатант - особа, яка здійснює безпосереднє використання повітряного судна для авіаційних перевозок. Державний орган з питань сертифікації і реєстрації може заборонити експлуатацію повітряного судна у випадках порушення правил допуску, сертифікації та експлуатації повітряного судна.

На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки. Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.) за погодженням з державним органом із питань сертифікації і реєстрації.

Цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал. На цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути документи - бортова документація (реєстраційне посвідчення, посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів тощо), встановлена ст. 30 Повітряного кодексу України.

Аеропорти і аеродроми є допоміжними спорудами, які обслуговують здійснення авіаційних перевозок. Законодавство встановлює спеціальний порядок відведення території для будівництва та реконструкції аеродромів і аеропортів. Повітряний кодекс України встановлює спеціальний режим використання території аеродромів і аеропортів. На приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) та іншу діяльність і тільки за узгодженням з Укравіатрансом та відповідною Радою народних депутатів.

Аеродром підлягає реєстрації в Державному реєстрі аеродромів України у відповідності до Правил реєстрації аеродромів цивільної авіації (Наказ Мінтрансу № 506 від 28.09.1994 року) та сертифікації на відповідність його нормам придатності до експлуатації з видачею відповідного сертифікату.

Аеродроми підлягають перереєстрації у державному реєстрі аеродромів України у разі зміни власника аеродрому, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації аеродромів України. Цивільний аеродром виключається з реєстру в разі його ліквідації або зняття з експлуатації.

Аеродром і його елементи повинні мати маркування, яке відповідає нормам придатності аеродромів до експлуатації. На усі нерухомі об'єкти і споруди, розташовані на приаеродромній території, повинні бути нанесені денні і нічні маркувальні знаки та пристрої згідно з нормами придатності аеродромів до експлуатації.

Аеропорти забезпечують здійснення вантажних операцій, посадки, висадки пасажирів та надання супутніх послуг.

За призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні. Міжнародний аеропорт додатково повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством. Аеропорти проходять сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Законодавство встановлює спеціальні вимоги до працівників авіаційних підприємств, які безпосередньо здійснюють чи забезпечують експлуатацію повітряних суден - авіаційний персонал. Повітряний кодекс України визначає авіаційний персонал як особовий склад авіаційного підприємства, організації, підрозділу, навчального закладу, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою.

Особа, яка належить до авіаційного персоналу, допускається до самостійної професійної діяльності лише за умови, що у неї є свідоцтво (сертифікат) на право здійснювати професійну діяльність. Це свідоцтво підтверджує наявність у даної особи необхідних знань і навичок, а також відповідність стану її здоров'я встановленим вимогам (Правила медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2000 року № 641).

Особа авіаційного персоналу цивільної авіації при здійсненні професійної діяльності повинна мати при собі свідоцтво (сертифікат).

Особливою категорією осіб авіаційного персоналу є екіпаж повітряного судна. Екіпаж повітряного судна - особи, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків із керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів. Екіпаж складається з командира, інших осіб льотного екіпажу та обслуговуючого персоналу. Всі члени екіпажу належать до льотного складу. Мінімальний склад льотного екіпажу встановлюється для типу повітряного судна. Польоти цивільних повітряних суден при неповному мінімальному складі екіпажу забороняються, за винятком випадків, спеціально передбачених у завданні на випробувальний політ.

Командиром повітряного судна може бути особа, яка має спеціальність пілота (льотчика), а також підготовку і досвід, необхідні для самостійного керування повітряним судном цього типу і керівництва екіпажем. Командир цивільного повітряного судна згідно з Повітряним кодексом України має широке коло прав, зокрема, має право приймати остаточне рішення про виліт, політ і посадку повітряного судна, зливання в польоті пального, скидання багажу, вантажу і пошти, зміну плану і режиму польоту, про припинення польоту і посадку повітряного судна на запасному аеродромі чи вимушену посадку поза аеродромом, забезпечення безпеки, збереження повітряного судна і врятування життя людей, у межах своєї компетенції має право

віддавати будь-якій особі на борту повітряного судна розпорядження і команди, які підлягають беззаперечному виконанню, та інші права.

Переміщення повітряних суден здійснюється в повітряному просторі, що вимагає впорядкування та визначення спеціального режиму використання повітряного простору. Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, який є частиною території України. Повітряним простором України є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, в тому числі над її територіальними водами (територіальним морем).

Державне регулювання використання повітряного простору у межах своїх повноважень здійснюють Мінтранс та Міноборони. Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору здійснюється відповідними підрозділами Украероруху, органами управління Військ ППО (під час польотів повітряних суден та переміщення інших об'єктів у повітряному просторі та польотів повітряних суден, які перетинають державний кордон України), відомчими органами ОПР (в зонах своєї відповідальності).

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» безпосереднє управління повітряним рухом забезпечує Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) у складі підрозділів:

- Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), що є головним оперативним підрозділом системи; положення про Украероцентр затверджується Мінтрансом, Міноборони та Державним підприємством обслуговування повітряного руху України;

- регіональні структурні підрозділи, до складу яких входять районні та допоміжні районні центри обслуговування повітряного руху;

- служба аеронавігаційної інформації;

- центр підвищення кваліфікації;

- лікарсько-льотна сертифікаційна комісія (ЛЛСК).

Використання повітряного простору України або окремих його районів може бути частково або повністю обмежено.

Структура повітряного простору України складається з повітряних трас і місцевих повітряних ліній України, повітряних коридорів для перетинання державного кордону України, встановлених та невстановлених маршрутів польотів, районів виконання авіаційних робіт, заборонених зон, зон обмеження польотів і небезпечних зон. Зупинимося на окремих категоріях.

Порядок використання повітряного простору України визначається Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 року, Угодою про

використання повітряного простору від 15.05.1992 року, Повітряним кодексом України, «Положенням про використання повітряного простору України» (ПКМУ від 29 березня 2002 р. № 401), і його дотримання забезпечується державною системою використання повітряного простору України. Плата за використання повітряного простору України, його аеронавігаційне та інформаційне забезпечення визначається Положенням за погодженням з Міністерством фінансів України.

При виконанні повітряним судном польоту в міжнародному просторі юрисдикцію щодо нього протягом всього терміну польоту здійснює та держава, де зареєстровано повітряне судно. Перебуваючи у міжнародному повітряному просторі, повітряне судно є недоторканим і незалежним від будь-якої держави, за винятком тієї, де це повітряне судно зареєстровано, та підкоряється і діє на підставі лише її законів. Використання міжнародного простору регулюється міжнародними правилами.

Ведення радіообміну між органами обслуговування повітряного руху на території України та екіпажами повітряних суден України здійснюється українською або російською мовою, а з екіпажами повітряних суден зарубіжних держав - англійською або російською мовою. Аеронавігаційна інформація щодо використання повітряного простору України є доступною для всіх користувачів повітряного простору України.

Повітряні траси і місцеві повітряні лінії повинні бути сертифіковані на відповідність їх діючим в Україні нормам придатності повітряних трас і місцевих повітряних ліній до експлуатації з видачею відповідного сертифікату. Сертифікат придатності повітряної траси чи місцевої повітряної лінії до експлуатації може бути анульовано або його дію може бути тимчасово припинено державним органом, який видав сертифікат, якщо буде виявлено невідповідність повітряної траси чи місцевої повітряної лінії нормам придатності їх до експлуатації. Повітряні траси і місцеві повітряні лінії України реєструються у встановленому порядку.

Виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України регламентується Правилами польотів у повітряному просторі України, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України. Під польотом повітряного судна розуміється його переміщення у повітряному просторі, а також зависання. У разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу для життя людей, командир повітряного судна може відступити від встановлених правил польоту з негайним повідомленням про прийняте рішення органу обслуговування повітряного руху, з яким він здійснює радіозв'язок.

До польоту допускається повітряне судно, яке споряджене і перебуває у справному стані згідно з експлуатаційно-технічною документацією.

У повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою,

у часі та напрямках у порядку, встановленому Положенням про використання повітряного простору України.

Екіпаж (пілот) повітряного судна, обладнаного засобами радіозв'язку, повинен здійснювати безперервне прослуховування відповідних частот каналів зв'язку органу обслуговування повітряного руху. Для здійснення такого двостороннього зв'язку Міжнародним регламентом радіозв'язку для авіаційної навігації виділяються необхідні частоти, що закріплюються за користувачами державним органом регулювання діяльності авіації України. Польоти повітряних суден, обладнаних засобами радіозв'язку, без двостороннього зв'язку їх з органом обслуговування повітряного руху забороняються.

Повітряне судно, що перетнуло кордон України без відповідного дозволу компетентних органів, або таке, що припустилося іншого порушення порядку використання повітряного простору України, визнається судом-порушником, і до нього застосовуються заходи у порядку, встановленому законодавством України, діючими міжнародними угодами.

Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається Укравіатрансом і погоджується з митними органами України.

Переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється по спеціально виділених коридорах. Переліт державного кордону України поза спеціально виділеними повітряними коридорами, якщо це не передбачено міжнародною угодою або іншими нормативними актами України, заборонено.

Повітряне судно, що зазнає чи зазнало лиха, повітряне судно, з яким втрачено зв'язок і його місцеперебування невідоме, підлягає негайному пошуку. З метою усунення негативних наслідків лиха, якого зазнало повітряне судно, провадяться аварійно-рятувальні роботи. Аварійно-рятувальні роботи - це система заходів, спрямованих на своєчасне надання допомоги потерпілим. Координацію дій із службами пошуку і рятування інших країн здійснює Державіаслужба. Усі члени екіпажу повітряного судна зобов'язані пройти спеціальне навчання за програмою аварійно-рятувальної підготовки. Безпосереднє забезпечення безпеки польотів повітряних суден покладається на експлуатанта авіаційної техніки аеропортів, аеродромів та на органи, які обслуговують повітряний рух.

Службові особи авіації, яким першим стало відомо про авіаційну подію, зобов'язані негайно повідомити про це державні органи і власника повітряного судна. Комісія з питань розслідування авіаційної події на підставі своїх висновків зобов'язана сформулювати пропозиції щодо усунення причин події, виявлених у процесі розслідування, і недопущення їх у майбутньому.

Правове регулювання повітряних перевезень

Повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України. Вони регулюються Наказом Мінтрансу № 793 від 14.10.2003 року «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» (zareєстровано у Мінюсті України 07.11.03 р. за № 1023/8344) Наказом Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» (zareєстровано у Мінюсті України 29.08.03 р. за № 755/8076) та іншими нормативними актами, та загальних положень про перевезення і правил перевезення та надання послуг.

Повітряний перевізник - центральний суб'єкт відносин перевезення. Повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення і має права експлуатанта авіаційної техніки. Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна.

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 1397 від 15.11.1996 року «Про затвердження Положення про національного повітряного перевізника» передбачено перевізника із спеціальним статусом - національного повітряного перевізника. Запровадження для авіаційних підприємств статусу національного повітряного перевізника передбачає створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіапідприємств на міжнародному ринку транспортних послуг. Статус національного повітряного перевізника підприємству надається за умов: підприємство є юридичною особою згідно із законодавством України і основним видом його діяльності є авіаційні перевезення; більш як 50 відсотків належного йому майна перебуває у державній власності; діяльність підприємства повністю відповідає вимогам Повітряного кодексу України; повітряні судна, які експлуатуються ним на повітряних трасах, відповідають міжнародним технічним вимогам; підприємство має власний сертифікат експлуатанта, товарний знак, трілітерний код ІКАО, телефонну позначку та власну перевізну документацію; протягом останніх трьох років не має тяжких порушень щодо виконання польотів згідно з офіційними повідомленнями. Надання авіаційному підприємству статусу національного повітряного перевізника здійснюється на конкурсних засадах за поданням Мінтрансу на підставі рішення Кабінету Міністрів України. Національний повітряний перевізник зобов'язаний забезпечувати: першочергове виконання обов'язків, що випливають із міжнародних договорів України, замовлень та окремих завдань Кабінету Міністрів України на повітряні перевезення; належний рівень безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, регулярності

польотів та культури обслуговування. Авіаційне підприємство, якому надано статус національного повітряного перевізника, може бути позбавлене цього статусу у разі недодержання ним вимог.

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).

Документами на перевезення є: квиток - при перевезенні пасажирів; багажна квитанція - при перевезенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи - при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів. Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються Укравіатрансом.

Авіаційні перевезення поділяються на внутрішні перевезення та міжнародні перевезення. Внутрішні перевезення - це перевезення, при яких пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території однієї держави і перевезення не передбачає зупинки на території іншої держави. Міжнародні перевезення - це перевезення, здійснюване відповідно до договору міжнародного повітряного перевезення, при якому пункт відправлення і пункт призначення незалежно від наявності перевантаження або перерви в перевезенні розташовані: 1) на території двох держав, 2) на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Окремо визначається так зване змішане перевезення - перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюване перевізниками різних видів транспорту.

Особливий вид перевезення - чартерне повітряне перевезення - виконується на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення.

Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у вантажній накладній, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем.

У міжнародних перевезеннях правилами висуваються додаткові вимоги, зокрема ввезення, вивіз або транзит вантажу повинні бути дозволені законами і правилами країни, на територію, із території або через територію якої здійснюється перевезення. Правила встановлюють спеціальні терміни здійснення транспортних операцій, спеціально обумовлюються обов'язки по сплаті податків, мита і зборів, які накладаються на перевезений вантаж державними органами і місцевою владою або адміністрацією аеропорту будь-якої країни, на території, із території або через територію якої здійснюється перевезення і які підлягають сплаті відправником або одержувачем (перевізник може, але не зобов'язаний оплачувати такі податки, мита і збори, відправник і одержувач несуть перед перевізником солідарну відповідальність по відшкодуванню йому цих витрат). Питання міжнародних перевезень регулюється Конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), Наказом Мінтрансу № 793 від 14.10.03 «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», Наказом Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» та іншими нормативними актами.

При будь-яких видах перевезень авіаційний перевізник завжди має право: встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади; відмовити пасажиру в перевезенні у випадках, передбачених правилами перевезення на повітряних лініях.

У свою чергу за пасажиром завжди залишається право відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад суму грошей у порядку, встановленому законодавством України.

Окремий предмет перевезень - пошта. Умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством зв'язку України (див. спільний Наказ Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України № 105/297 від 08.06.99 «Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами»).

Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями). Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен відповідати вимогам законодавства України. Істотними умовами Договору є: найменування сторін; предмет Договору; термін, на який укладається Договір; умови перевезення пошти; обов'язки та відповідальність сторін; розмір, склад та графік платежів, умови їх перегляду; умови дострокового розірвання Договору; дата і місце укладання Договору. За згодою сторін у Договорі можуть бути передбачені інші умови. Правилами передбачено примірний договір про перевезення пошти.

За договором авіапідприємства беруть на себе зобов'язання прийняти пошту до перевезення, своєчасно і в цілості доставити довірену їм пошту в пункти призначення та видати пошту підприємству поштового зв'язку, а підприємство поштового зв'язку бере на себе зобов'язання оплатити перевезення пошти в установленому порядку та прийняти її в пункті призначення.

Відправлення повинні відповідати вимогам, установленим актами Всесвітнього Поштового Союзу, Поштовими правилами та законодавчими актами країн відправлення і призначення. Поштові відправлення здаються авіапідприємствам разом із супровідними документами.

Пошта вважається прийнятою до перевезення з моменту, коли працівник авіапідприємства або уповноважена ним особа прийняли пошту від працівника підприємства поштового зв'язку і видали примірник накладної з розпискою, засвідченою особистим штампом працівника авіапідприємства або штампом авіапідприємства в прийманні пошти, із зазначенням словами кількості прийнятих відправлень і речей, дати та часу приймання, посади і прізвища працівника, що прийняв пошту.

Навантаження пошти у повітряні судна, а також її розвантаження з повітряних суден і транспортування до підприємств зв'язку виконуються силами і засобами аеропортів на основі угод з авіаперевізником. В аеропортах, де відсутні підприємства поштового зв'язку, пошта завантажується у повітряні судна і розвантажується з них силами і засобами аеропортів, а від складу аеропорту до підприємств поштового зв'язку та у зворотному напрямку транспортується силами і засобами підприємств поштового зв'язку. Навантаження пошти в повітряне судно здійснюється у зворотній послідовності її розвантаження в пунктах посадки повітряних суден. Пошта для кожного пункту посадки повинна відділятися у повітряному судні сітками або іншими засобами. Навантаження пошти в повітряне судно і розвантаження з нього здійснюються працівниками аеропорту в присутності особи, відповідальної за комерційне завантаження з боку авіапідприємства.

Пошта вважається доставленою до підприємства зв'язку з моменту, коли працівник підприємства поштового зв'язку прийняв пошту від працівника авіапідприємства і видав відповідну розписку.

У разі доставлення пошти з порушенням порядку, встановленого Правилами, розписка за фактично прийняту пошту видається працівником поштового зв'язку тільки після складення і підписання сторонами міжвідомчого акта.

Перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних, здійснюються за дозволом компетентних органів згідно зі спеціальними правилами. Договори перевезення небезпечних вантажів зазнають впливу імперативних норм Наказу Мінтрансу № 509 від

25.10.99 року «Про затвердження Інструкції про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів».

Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно із законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

Відповідальність сторін за договором повітряного перевезення

Усі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом, пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Загальні засади відповідальності встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами.

Перевізник несе відповідальність за:

втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити;

збереження речей, що є у пасажира, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника;

втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. До того часу, поки перевізник не доведе інше, вважається, що втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення;

прострочення у доставці пасажира, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

За втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажира, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

1) за втрату або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, - в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли

перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, - у розмірі дійсної вартості;

2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажира, - в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням із Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Перевізник несе матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження або прострочення у доставці пошти з вини перевізника у розмірі відповідальності органів зв'язку перед відправниками або адресатами, за міжнародну пошту - відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а за внутрішню - згідно з правилами щодо розміру матеріальної відповідальності підприємств зв'язку за нестачу чи пошкодження вкладень поштових відправлень.

За шкоду, заподіяну третім особам та їх майну при виконанні перевезень і авіаційних робіт, експлуатант авіаційної техніки несе відповідальність у порядку і на умовах, передбачених чинним законодавством України, зокрема Україна є учасником Конвенції про збитки, завдані іноземними повітряними судами третім особам на поверхні (від 07.10.1952 року), де встановлено граничний розмір відповідальності для кожного повітряного судна і по кожній події.

Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність згідно із законодавством України.

При виявленні шкоди, заподіяної багажу, вантажу правилами передбачається складання Акту про несправності під час перевезення багажу (PIR - Property Irregularity Report), вантажу (CIR - Cargo Irregularity Report), документа, оформленого перевізником у присутності пасажира (одержувача) негайно після виявлення шкоди. Акт підписується перевізником і пасажиром (одержувачем).

Будь-яка юридична і фізична особа має право оскаржити рішення або дії будь-якої посадової чи іншої особи в межах діяльності авіаційної системи України в порядку, передбаченому законодавством України.

Повітряний перевізник і виконавець повітряних робіт зобов'язані страхувати членів екіпажу і авіаційного персоналу, які перебувають на борту повітряного судна, власні, орендовані та передані їм в експлуатацію повітряні судна, а також свою відповідальність щодо відшкодування збитків, заподіяних

пасажирам, багажу, пошті, вантажу, прийнятим для перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту, а усі експлуатанти - третім особам; при цьому рівень відповідальності страховика не може бути нижчим за рівень, встановлений у Постанові Кабінету Міністрів України від 13.07.1998 р. № 1083 «Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування». У даній постанові законодавець визначив страхову суму (ліміт відповідальності страховика), встановлену договором обов'язкового страхування.

Під час виконання міжнародних польотів страхова сума (ліміт відповідальності страховика) встановлюється в межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються повітряні роботи.

При визначенні меж відповідальності за шкоду, спричинену порушенням правил та вимог перевезення в міжнародних угодах, використовують умовні розрахункові одиниці. Зокрема, Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (від 28.05.1999 року) використовує спеціальні права запозичення, які вираховуються Міжнародним валютним фондом.

Обов'язкове страхування здійснюється страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії на здійснення цього виду страхування і є членами Авіаційного страхового бюро. За бажанням пасажира чи іншого користувача повітряного транспорту можливе добровільне страхування шляхом укладання відповідного договору.

Замовник зобов'язаний страхувати своїх працівників, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу при виконанні авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків. Експлуатант зобов'язаний страхувати свою відповідальність щодо відшкодування збитків, які можуть бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт.

З метою відшкодування шкоди потерпілим від авіаційної події, стихійного лиха і стимулювання профілактичної діяльності щодо підвищення безпеки авіації України, проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт у встановленому порядку створено страховий фонд безпеки авіації, кошти якого спрямовуються на здійснення діяльності авіації України. Цей фонд створено згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 17 серпня 1998 р. № 1272 «Про страховий фонд безпеки авіації», згідно з якою кошти фонду формуються за рахунок надходження відрахувань 10 відсотків платежів з видів обов'язкового страхування, визначених для авіації статтею 6 Закону України «Про страхування» (85/96-ВР).

Строки заявлення, розгляду претензій та заявлення позовів встановлено в Повітряному кодексі України та в міжнародних договорах («Конвенція для

уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень» від 28.05.1999 р.).

Наприкінці 2003 року Мінтрансом було уніфіковано строки і затверджено відповідні правила перевезень - Наказ Мінтрансу № 793 від 14.10.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», Наказ Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу».

При перевезенні пасажирів встановлено, що висуванню перевізникові позову щодо неналежного перевезення повинно передувати обов'язкове висування письмової претензії (за винятком позову у зв'язку з загибеллю чи тілесним ушкодженням пасажирів; такий позов може бути висунутий протягом двох років, ст. 23 Правил). У разі затримки в перевезенні пасажирів претензія до перевізника може висуватись не пізніше ніж через 21 добу після дати, коли пасажир прибув у місце призначення, чи дати, коли він мав прибути у місце призначення.

У разі знищення, ушкодження багажу особа, що має право на його одержання, повинна висунути до перевізника письмову претензію негайно після виявлення ушкодження, але не пізніше 7 діб з дати одержання багажу. У разі затримки в перевезенні багажу претензія до перевізника має бути висунута протягом 21 доби з дати, коли багаж був переданий у розпорядження одержувача. У разі втрати багажу претензія до перевізника повинна бути висунута протягом двох років із дати прибуття повітряного судна у місце призначення або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути у місце призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію і повідомити заявника про задоволення чи про відхилення її протягом трьох місяців, якщо перевезення, у зв'язку з яким була висунута претензія, повністю здійснювалося одним перевізником. Якщо в такому перевезенні брали участь інші перевізники, строк розгляду претензії може бути продовжений до шести місяців.

При відсутності письмової претензії, заявленої у вищезазначені строки, позов до перевізника не може бути пред'явлений. Позови про відповідальність перевізника щодо неналежного перевезення пасажирів чи багажу мають бути подані, за вибором позивача, до суду за місцем реєстрації перевізника, за місцезнаходженням його головного офісу або за місцезнаходженням офісу перевізника, через який було укладено договір перевезення, протягом двох років з дати прибуття повітряного судна до місця призначення, або з дати, коли воно повинно було прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Щодо перевезення вантажу, то згідно вищевказаних правил встановлено, що у разі заподіяння шкоди особа, яка має право на отримання вантажу, повинна направити перевізнику претензію не пізніше 14 днів; у разі затримки - не пізніше 21 дня з дати, коли вантаж переданий у розпорядження

особи, що має право на його одержання; у разі втрати - протягом 120 днів із дати видачі авіавантажної накладної.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію протягом трьох місяців, якщо перевезення повністю здійснювалося одним пере-

візником, і строк розгляду претензії може бути продовжений до шести місяців у разі здійснення перевезення декількома перевізниками.

Позови про відповідальність перевізника мають бути подані, на вибір позивача, до суду за місцем реєстрації перевізника, за місцезнаходженням його головного офісу або за місцезнаходженням офісу перевізника, через який було укладено договір перевезення щодо неналежного перевезення вантажу - протягом двох років, щодо неналежного надання інших послуг - протягом одного року з дати прибуття повітряного судна до місця призначення або з дати, коли воно повинно було прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.