

Міжнародно-правова регламентація авіаційних перевезень

1. Загальна характеристика
2. Двосторонні договори в галузі повітряних перевезень
3. Міжнародно-правова регламентація авіаційних перевезень пасажирів та багажу

1. Загальна характеристика

Основною перевага цього виду транспорту — це можливість за короткий термін доставити пасажирів або вантаж у будь-яке місце земної кулі.

Природно, що така важлива стратегічна галузь як авіація, що немислима тільки в національному масштабі, не залишилася поза увагою законодавців.

Для України авіація відіграє величезну роль. Авіаперевезення уможливили вихід українських виробників на світові ринки, а крім того, слід згадати таке відоме підприємство, як АКБ імені Антонова, чиї літаки користуються підвищеним інтересом у всьому світі.

Чітко розуміючи переваги урегульованості в даному питанні, український уряд докладає максимум зусиль для відповідності національного законодавства світовим стандартам. Україна одержала від СРСР у спадок велику кількість різних міжнародних договорів, серед них і договори, що стосуються повітряних перевезень.

У Конституції України сказано, що ратифіковані нею договори, є частиною її законодавства, тому можна говорити про відповідність українського законодавства світовим стандартам. За Законом *"Про міжнародні договори України"*, при виникненні протиріч між положеннями українського законодавства та міжнародного договору, перевагу має останній. Тому зрозуміле прагнення України до відповідності її закоптів загальноприйнятим світовим стандартам.

Внутрішнє законодавство України теж містить ряд норм щодо міжнародних повітряних перевезень. Зокрема, у *Повітряному Кодексі України* (19 травня 2011 року) обговорені такі норми:

"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 стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави та які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна" ;

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

На цьому прикладі можна побачити, що національне законодавство України підготовлено до сприйняття міжнародних положень у цьому питанні.

Розглянемо докладніше аспекти регулювання міжнародних перевезень, на матеріалах найбільш значних договорів і документів, та зазначимо ключові моменти цієї тематики, включаючи як перевезення товарів, так і перевезення пасажирів.

Міжнародно-правова регламентація повітряних перевезень пасажирів і вантажів розвивається на базі загальних принципів міжнародного повітряного права, найважливішими з яких є:

- принципи виняткового і повного суверенітету держав над їхніми повітряними просторами;
- принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі;
- принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації;
- принцип національної юрисдикції над повітряними суднами та їхніми екіпажами;
- принцип імунітету повітряних суден, що перебувають на державній службі .

Міжнародно-правова регламентація відносин по перевезенню повітряним транспортом починається з *Паризької конвенції про повітряну навігацію, 1919р.* Вона закріпила принцип суверенітету держави на повітряний простір, який над його сухопутною і водною територією та встановила право "*мирного прольоту*" іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав.

Найважливішим документом в області міжнародно-правової регламентації повітряних перевезень вантажів і пасажирів є прийнята в *1929 році у Варшаві Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.* У *1933 р.* ця Конвенція була доповнена *Гаазьким протоколом.*

До основних положень цих документів варто віднести:

- формулювання вимог до перевізних документів;
- формулювання обсягу прав відправника вантажу на розпорядження вантажем на шляху проходження;
- визначення порядку видачі вантажу в пункті призначення;
- визначення обсягу відповідальності повітряного перевізника за збиток, заподіяний вантажу та пасажирам;
- встановлення презумпції провини повітряного перевізника;
- встановлення межі матеріальної відповідальності повітряного перевізника перед кожним пасажиром у випадках смерті пасажира чи ушкодження його здоров'я;
- встановлення межі матеріальної відповідальності повітряного перевізника перед кожним пасажиром за втрату псування чи нестачу ручного багажу.

Але Варшавська конвенція 1929 р. не вирішила вичерпно питання визначення розміру конкретного матеріального збитку та визначення кола осіб, які мають право на відшкодування у випадку загибелі пасажира. Через це такі питання звичайно вирішують національні суди (суди країни

перевізника, суди країни позивача, суди країни укладення договору перевезення).

У 1975 році були прийняті *Монреальські протоколи*, що деякою мірою змінили положення Варшавської конвенції 1929 року. Зокрема, були встановлені максимальні межі відповідальності перевізника, що не можуть бути перевищені ні за яких обставин, які викликали питання про відповідальність.

До інших міжнародних документів, що регламентують питання повітряних вантажних і пасажирських перевезень варто віднести:

- *Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р.;*
- *Римську конвенцію про відшкодування шкоди, заподіяної іноземним повітряним судном третім особам на поверхні землі, 1952р.;*
- *Конвенцію про уніфікацію деяких правил, які відносяться до міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, що не є перевізниками за угодою (Гвадалахара, 1962 р.);*
- *Конвенцію про правопорушення і деякі інші акти на борту повітряного судна (Токіо, 1963р.)*
- *Гаазьку конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, 1970 р.*

В цілому міжнародно-правова регламентація повітряних перевезень містить у собі рішення таких питань:

- комерційні права на міжнародному повітряному транспорті;
- регулювання обсягу перевезень та інших умов експлуатації міжнародних повітряних ліній;
- контроль за іноземними авіапідприємствами, що реалізують комерційні права;
- правова регламентація нерегулярних міжнародних повітряних сполучень.

Слід зазначити, що право комерційної діяльності на міжнародному авіатранспорті, звичайно, функціонує в сфері дії п'яти так званих "*свобод*

повітря ", що, з погляду теорії повітряного права, є своєрідними умовними категоріями. *

Перша "свобода повітря" — це право транзитних безпосадочних польотів через територію іноземної держави.

Друга "свобода повітря" — право робити на іноземній території посадки з некомерційною метою.

Третя "свобода повітря " — це право висаджувати пасажирів "і вивантажувати багаж і вантажі, взятих на території реєстрації повітряного судна, на іноземній території.

Четверта "свобода повітря " — право брати на борт пасажирів, багаж і вантажі на іноземній території для перевезення в країну реєстрації повітряного судна.

П'ята "свобода повітря" — це право перевозити пасажирів, багаж і вантажі на території іноземних держав без обмежень, передбачених у попередніх чотирьох свободах. Ця *"п'ята свобода "*

повітря на практиці в двох- і багатосторонніх угодах часто поділяється на більш дрібні комерційні права.

В загальному плані питання про комерційні права в області авіатранспортних перевезень регулюються в *Багатосторонній угоді про комерційні права (Чикаго, 1944 р.)*.

Регулювання обсягу перевезень та інших умов експлуатації міжнародних повітряних ліній є важливою ділянкою регламентації комерційної діяльності міжнародного повітряного транспорту. Міжнародна практика рішення цього питання не однозначна і дозволяє найбільш могутнім авіапідприємствам здобувати певні переваги.

Контроль над іноземними авіапідприємствами, що реалізують комерційні права на території тієї чи іншої держави, здійснюються, як правило, самими державами. На практиці це проводиться за допомогою передачі державою контролюючих повноважень одному із своїх авіатранспортних підприємств. Важливим правовим документом у цьому

контрольному процесі є експлуатаційний дозвіл, що формулюється в міжнародних (звичайно в двосторонніх) договорах про авіатранспортні комерційні перевезення, і видається іноземним авіапідприємствам. Регулювання маршрутів повітряних ліній у міру розвитку авіатранспортних перевезень здобуває все більше значення. Це значення обумовлене задачами забезпечення безпеки та безперебійності повітряних сполучень в умовах підвищення їхньої інтенсивності й ускладнення розв'язуваних авіатранспортних задач.

Правова регламентація нерегулярних міжнародних повідомлень звичайно передбачається в дво- і багатосторонніх міжнародних договорах. Базовою в цьому відношенні варто вважати Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р.

В 1956 р. в Парижі була підписана *Багатостороння угода про комерційні права і нерегулярне повітряне сполучення в Європі*. Ця Угода проголосила "свободу повітря в нерегулярному повітряному сполученні". Однак ця „свобода“ була обмеженою, оскільки у відповідності до ст.1 Угоди нерегулярні польоти можливі тільки "для задоволення загальнолюдських і надзвичайних ситуацій", як такі можуть розглядатися пасажирські рейси випадкового характеру та перевезення особливих вантажів.

Правовідносини сторін у міжнародних авіатранспортних перевезеннях оформляються договором. Зростаючого значення у цьому плані набуває так званий *повітряний чартер* — договір повітряного фрахтування, у якому *фрахтівник* (перевізник) представляє (*фрахтувальнику* (відправнику вантажів чи пасажирів) одне чи кілька повітряних суден (чи частину їхньої місткості з екіпажем) для проведення необхідного перевезення за визначену винагороду.

Юридична природа повітряного чартеру дуже проблематична, тому що як у доктрині, так і в практиці різних держав немає поки що єдиної думки з цього питання. Від вирішення цього питання залежить визначення особи, відповідальної за перевезення вантажу та пасажирів.

Якщо повітряний чартер є договором перевезення, то відповідальність за перевезення несе перевізник і тоді питання його відповідальності підпадають під дію Варшавської конвенції (1929 р.) для уніфікації деяких правил, що стосуються повітряних перевезень.

Якщо повітряний чартер є договором оренди, то положення Варшавської конвенції 1929 р. до нього не прийнятні і відповідальність перед відправником вантажу та пасажиром несе не перевізник, а орендар.

Якщо повітряний чартер є договором найму, то відповідальність лежить на наймачеві повітряного судна.

Деякою мірою ці питання були вирішені в *Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, що не є перевізниками за договором*, що була підписана в Гвадалахарі 1961 р. й одержала назву *Гвадалахарська*.

Ця Конвенція у певною мірою зрівнює права договірному та фактичному перевізника, надає можливість останньому при необхідності обґрунтувати свою позицію положеннями Варшавської конвенції 1929 р. У відносинах між договірним і фактичним перевізником Гвадалахарська конвенція встановила принцип солідарної відповідальності, що відповідно до Варшавської конвенції 1929 р. може бути обмеженою.

З огляду на положення Гвадалахарської конвенції можна зробити висновок, що положення Варшавської конвенції 1929 р. з її Доповненнями стосовно відповідальності авіаперевізника прийнятні до усіх відносин, що виникають між перевізником (фрахтівником) і відправником вантажу чи пасажиром (фрахтувальником).

базовим правовим документом у галузі міжнародно-правового регулювання діяльності цивільної авіації є *Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію*, вона є одночасно і *статутом ІКАО* (Міжнародної організації цивільної авіації). Конвенція

прийнята 7 грудня 1944р. і діє з поправками 1962, 1972, 1973 років, застосовується до приватних повітряних суден. В ній встановлено, що кожна

держава має повний та винятковий суверенітет стосовно повітряного простору над її територією. Держави-учасниці погодились, що усі повітряні судна інших країн-учасниць, не зайняті на регулярних міжнародних авіалініях, мають право, при умові дотримання ними положень цієї Конвенції, здійснювати польоти на територію іншої держави чи транзитні безпосадочні рейси через її територію, здійснювати посадки з некомерційними цілями (при чому без спеціального дозволу), підкоряючись законам держави, над територією якої польот здійснюється.

2. Двосторонні договори в галузі повітряних перевезень

Визначають основні умови організації повітряних сполучень та створюють юридичну базу для здійснення повітряних перевезень між країнами двосторонні угоди держав та протоколи з додатками до них. Зокрема, слід назвати такі:

- *Протокол між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про встановлення повітряного сполучення від 4 травня 1992 р.;*

- *Протокол між Урядом України і Урядом Китайської Республіки про встановлення повітряного сполучення 30 жовтня 1992 р.;*

- *Протокол між Урядом України та Урядом Республіки Беларусь про повітряне сполучення від 17 грудня 1992 р.;*

- *Угода між Урядом України та Урядом Арабської Республіки Єгипет про повітряне сполучення від 22 грудня 1992 р.;*

- *Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про повітряне сполучення від 13 квітня 1993 р.*

В основі цих актів є норми Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. та Додатків до неї.

Коло льотно-технічних питань, регламентованих угодами про повітряне сполучення, включає визначення переліку бортової документації повітряних суден, умови надання технічного обслуговування та зв'язку, правила безпеки польотів, порядок дій у різних випадках, надання взаємної інформації тощо. У відносинах адміністративно-правового режиму

повітряних сполучень прийнята формула, відповідно до якої закони та правила однієї Сторони, що регулюють вліт і виліт з її території повітряних суден, їхню експлуатацію, навігацію під час перебування у її межах, прибуття та відправлення пасажирів, вантажів, а також паспортні, митні, валютні та карантинні, будуть застосовуватись до повітряних суден іншої Сторони. У двосторонніх договорах визначено органи, що уповноважені здійснювати керівництво цивільною авіацією; органи, що здійснюють функції цивільної авіації; порядок видання та скасування дозволу на виконання польотів.

У міжнародних угодах урегульовано умови визнання кваліфікаційних посвідчень і свідоцтв, на підставі яких дозволяються міжнародні польоти, вони ж містять принципи встановлення оплати за перевезення. Якщо держави-учасниці двостороннього договору є членами Міжнародної асоціації авіапідприємств, якою розроблено механізм фіксованих ставок і тарифну резолюцію, застосовувану на договірних лініях, то тарифи встановлюють на

підставі цієї резолюції. Якщо договірні держави не члени зазначеної Асоціації або відсутня тарифна резолюція, вони встановлюють тарифи, домовляючись між собою, та визначаючи порядок набрання чинності тарифами та механізм їх зміни.

У таких угодах можуть визначати напрями співробітництва у сфері авіаційної безпеки. У Додатках до них перелічуються експлуатаційні лінії; авіапідприємства, що виконуватимуть умови міжнародних договорів.

3. Міжнародно-правова регламентація авіаційних перевезень пасажирів та багажу

Загальні положення

Головна особливість повітряного транспорту, що відрізняє його від інших транспортних засобів — швидкість перевезення. На коротких відстанях (до 500 км) залізничний і автомобільний транспорт мають явну перевагу перед повітряним за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Однак при зростанні відстані перевезень пасажирів віддають

перевагу повітряному транспорту. При дальності перевезень понад 1000 км частка повітряного транспорту складає:

- при відстані —
- від 1 до 1,5 тис. км — 2,5 — 5 %;
- від 1,5 до 2 тис. км — 15 — 20 %;
- від 2 до 3 тис. км — 20 — 30 %;
- більше 3 тис. км — 50 — 100 %.

Найбільша категорія пасажирів повітряного транспорту — туристи.

В Україні повітряні перевезення пасажирів і туристів здійснюються авіатранспортними підприємствами. Сьогодні зареєстровано понад 70.

Для польоту літаків визначеним маршрутом виділяються повітряні смуги шириною приблизно 30 км. Шлях, яким здійснюється політ, називається повітряною трасою, а її проекція на землю — наземною трасою повітряної лінії.

Повітряна лінія — постійний маршрут регулярних польотів літаків між населеними пунктами, забезпечений наземним устаткуванням обслуговування польоту.

Сукупність усіх повітряних ліній і пристроїв, призначених для забезпечення регулярних польотів цивільної авіації, складає мережу повітряних шляхів сполучення.

В залежності від категорій обслуговування повітряних ліній аеропорти поділяються на *міжнародні* та *внутрішні*.

Повітряні лінії, якими здійснюються польоти літаків, поділяються на внутрішні та міжнародні. Польоти літаків на внутрішній і міжнародній повітряній лініях поділяють на *регулярні рейси*, виконувани відповідно до опублікованих розкладів, і *замовлені (чартерні)*, виконувани на основі договорів з підприємствами, організаціями, туристичними фірмами.

Перевезення авіатранспортом пасажирів і їхнього багажу здійснюється на підставі договору повітряного перевезення. Він укладається між

авіатранспортним підприємством (перевізником) з однієї сторони й окремими громадянами, організаціями, туристичними фірмами з іншої.

Перевізник і пасажир є сторонами договору зі своїми правами та обов'язками. Суть договору повітряного перевезення в тому, що перевізник зобов'язується перевезти пасажирів та його багаж у пункт призначення, надавши місце на повітряному судні, що здійснює рейс, зазначений у квитку, а пасажир зобов'язується оплатити перевезення за встановленим тарифом.

Документом, що засвідчує договір повітряного перевезення, є пасажирський авіаквиток. Основні пункти договору — номер рейсу, дата та час його отримання, тариф на перевезення — зазначені в авіаквитку. Інші умови, що визначають права та обов'язки сторін договору, викладені в *Правилах перевезення пасажирів, багажу та вантажів на повітряних лініях*.

Права та обов'язки сторін договору багато в чому визначаються особливостями експлуатації повітряного транспорту як транспорту підвищеної небезпеки. Перевізнику надані особливі права. Він може в односторонньому порядку без попередження пасажирів скасувати, затримати чи перенести виліт повітряного судна на інший час, змінити передбачений розкладом маршрут чи пункт посадки. Причинами зміни умов договору, що дозволяють користуватись особливими правилами, можуть бути: стихійне лихо, несприятливі метеорологічні умови, вимоги державних органів, а також технічні причини, наприклад, несправність літака, що виконує рейс. У цьому випадку перевізник зобов'язаний вжити всіх заходів для виконання рейсу за розкладом із забезпеченням безпеки польоту літака.

Перевізник має право відмовити пасажирів у перевезенні

з метою забезпечення безпеки польоту:

- для запобігання порушень законів, правил, розпоряджень державних органів;

- коли пасажир має неправильно оформлені документи чи не виконує вказівки перевізника.

Пасажир, як сторона договору, також має право на його зміну, але тільки за узгодженням з перевізником, а не в односторонньому порядку. Він може змінити маршрут перевезення, проміжні пункти та пункт призначення, дату вильоту, номер рейсу, клас обслуговування. Зміна умов договору не означає припинення самого договору. Він може вважатися перерваним, якщо з огляду застосування тарифу новий маршрут перевезення не пов'язаний із уже здійсненим перевезенням.

Договір перевезення може бути анульований у будь-який момент в односторонньому порядку, але за умови, що це не буде суперечити вимогам державних органів відповідної країни.