

МІЖНАРОДНІ УГОДИ У СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА: ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ВИЗНАЧЕНОСТІ

Анастасія Володимирівна МАТВЄЄВА,

*канд. юрид. наук, с. н. с., доцент кафедри права
Національного аерокосмічного університету
ім. М. Є. Жуковського «Харківський
авіаційний інститут»*

Сьогодні досить актуальним та проблемним аспектом провадження зовнішньої політики Української держави у сфері економіки передусім, є вирішення питання створення ефективного механізму здійснення міжнародних повітряних перевезень за активної участі нашої держави. Цей механізм передбачає також і надання державами на основі взаємності повного об'єму комерційних «свобод повітря». Насамперед, це стосується доступу до ринку як повітряних перевезень Євросоюзу. При цьому лібералізація міжнародних повітряних перевезень означає надання вільного доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень. Такий доступ складається з трьох видів прав: права на маршрути, яке полягає в погодженому географічному описі маршруту чи маршрутів, по яких можуть здійснюватися повітряні сполучення; права на експлуатацію, яке полягає в тому, яким чином можуть призначатися перевізники та експлуатуватися повітряні судна; права на перевезення (комерційні права), яке полягає в дозволі на здійснення комерційної діяльності у своєму повітряному просторі, яке надається іноземному авіаперевіснику [1, с. 12].

Стрімкий розвиток міжнародних відносин у всіх галузях життя в останні роки сприяв появі цілої низки нових тенденцій, у тому числі в галузі міжнародного повітряного права. Відносини між державами з питань міжнародних польотів та міжнародних повітряних сполучень регулюються міжнародними договорами та звичаями. В міжнародному повітряному праві застосовуються наступні найменування домовленостей: договір, конвенція, домовленості, протокол до конвенції, меморандум та інше [2, с. 19]. На сучасному етапі нараховується 70 міждержавних угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами Євросоюзу.

Міжнародні договори поділяються на двосторонні та багатосторонні. Прикладами перших є наступні: Варшавська конвенція 1929 р., Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Монреальська конвенція 1999 р. та Кейптаунська конвенція 2001 р. Особливу групу утворюють багатосторонні конвенції про боротьбу з актами незаконного втручання: Токійська конвенція 1963 р., Гаазька конвенція 1970 р., Монреальська конвенція 1971 р. і Протокол до неї 1988 р. До двосторонніх належать угоди про повітряне сполучення. Більшість з них регламентує тільки регулярні міжнародні повітряні сполучення, але в деяких випадках вони можуть регулювати нерегулярні міжнародні повітряні сполучення.

Аналіз механізму правового забезпечення повітряних перевезень дає підстави виокремити 2 його основних складові: публічноправову та приватноправову сфери. Публічноправова складова механізму правового забезпечення

повітряних перевезень – це система угод у сфері повітряних перевезень у рамках міжнародного публічного права. Відносини, що врегульовано ними, виникають між державами з приводу організації міжнародного сполучення та використання повітряного простору, загальних питань організації міжнародних польотів повітряних суден, а також діяльності ІКАО – Міжнародної організації цивільної авіації, яка є спеціалізованою установою ООН [3]. Концепція здійснення міжнародних повітряних перевезень знайшла своє відбиття у Чиказькій конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [4], що є юридичним підґрунтям для угод про встановлення сполучення між конкретними державами.

Приватноправовий блок містить норми права, що регулюються приватноправові відносини між перевізниками та клієнтами з приводу перевезення пасажирів, багажу та вантажів.

Вони містять уніфіковані цивільно-правові норми, які стосуються умов договорів переміщення вантажів і пасажирів, правил складання транспортної документації, розмір відповідальності повітряного перевізника за незбереження життя і здоров'я пасажирів, багажу і вантажів та порядок пред'явлення вимог до нього. Ці відносини зазвичай ускладнені «іноземним елементом» та регулюються на національному рівні Законом України «Про міжнародне приватне право» [5], а також визначають правовий режим міжнародних повітряних перевезень. Під останнім розуміється система норм міжнародного приватного та цивільного права, що регулюють відносини, що виникають між повітряними перевізниками, з одного боку, і пасажирями, вантажовідправниками – з іншого, при укладанні, виконанні, зміні та розірванні договору міжнародного повітряного перевезення, відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, порядок відшкодування завданих збитків та пред'явлення вимог [6, с. 136].

При цьому не можна погодитись із таким визначенням через його «усічений» характер. Так питання здійснення повітряних перевезень за участю «іноземного елемента» дійсно регулюється нормами приватного, передусім, цивільного права. Проте ці норми не повинні суперечити нормам публічного права. Тобто фактично мова йде про дуалізм правового регулювання. Тому правовий режим міжнародних повітряних перевезень включає в себе систему правових засобів, які містяться як у нормах міжнародного публічного, так і міжнародного приватного права, та спрямовані на регулювання відносин між учасниками ринку повітряних перевезень у цілому.

Одним із важливих питань є забезпечення однаковості правил, що стосуються міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту. На даний момент існують стандарти та рекомендаційна практика, прийняті Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) не є суворо обов'язковими і держави мають право на свій розсуд вибірково застосовувати чи не застосовувати їх в національній практиці. Задля уникнення розбіжностей правил необхідно, що Міжнародні стандарти ІКАО мали не тільки рекомендаційний характер, а обов'язково біли зафіксовані у виді міжнародної багатосторонньої угоди та мали обов'язковий характер.

Також варто зазначити, що важливе значення в правовому регулюванні діяльності міжнародних повітряних сполучень мають угоди між авіакомпаніями з питань експлуатації міжнародних повітряних сполучень. Дані угоди

регулюють питання комерційного та технічного обслуговування польотів і авіаперевезень. Завдяки цим угодам загальні двосторонні домовленості держав з приводу встановлення міжнародних повітряних сполучень на рівні перевізників знаходять конкретний характер.

У юридичному аспекті ці угоди не є міжурядовими й укладаються авіакомпаніями на розвиток і доповнення двосторонніх договорів. Для цього призначені авіаперевізники наділяються державами спеціальною договірною правоздатністю, яка, з однієї сторони, характеризується певною договірною свободою в сенсі змісту двосторонніх угод з різних питань здійснення регулярних перевезень за встановленими міжнародними повітряними маршрутами, а з іншої сторони, дана свобода обмежується вимогами і умовами, передбаченими міжурядовими угодами про повітряне сполучення. Однією з них є вимога дотримання національних законів і правил сторін міжурядової угоди при вирішенні питань співробітництва на рівні призначених перевізників.

Підписуючи комерційні, технічні, інформаційні та інші угоди, перевізники зобов'язані цю вимогу виконувати і приймати норми, які б не мали розбіжностей з національними законами і правилами держав – сторін двосторонніх угод. У випадку порушення вимоги держави мають право оскаржити законність прийнятих перевізниками угод. Все це доводить важливість грамотного та ретельного складення угод між перевізниками.

Список використаних джерел:

1. Раскалей М.О. Імплементация норм международного воздушного права у внутрішнє право держав. Автореферат на здоб. наук. ступ. канд.юрид.наук за спец. 12.00.11 – міжнародне право. К., 2011. 21 с.
2. Повітряне право України: підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів / За загальною редакцією Костицького В.В., 2007. 550 с.
3. Міжнародні організація цивільної авіації URL: www.un.org/ru/ecosoc/icao/index.shtml
4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, 1944 Офіційний вісник України. 2004. № 40. Ст. 2667.
5. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23.06.2005 р. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 32. Ст. 422.
6. Шелудяков Р. С. Генеза міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень. Актуальні проблеми політики. 2017. Вип. 60. С. 133-142.