

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ Т. Р. Короткий
« ____ » _____ 2021р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

Тема: **МІЖНАРОДНЕ ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА**

Виконавець: Боднар Оксана Віталіївна

Науковий керівник: д.ю.н., доцент кафедри міжнародного
права та порівняльного правознавства

Чорнолуцький Руслан Васильович

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНЕ ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА	8
1.1. Історичні передумови створення Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна	8
1.2. Особливості та обмеження сфери застосування норм Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна.....	13
1.3. Механізм правового регулювання польотів повітряних суден під призмою діяльності міжнародних інституцій.....	20
РОЗДІЛ 2. ВИДИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА ЗГІДНО КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНЕ ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА	27
2.1. Права власності на повітряні судна.....	27
2.2. Права на придбання повітряних суден з подальшим володінням ними.....	34
2.3. Права на володіння повітряним судном на основі договору лізингу.....	38
РОЗДІЛ 3. ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНЕ СУДНО ЗГІДНО З ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ	50
3.1. Порядок продажу повітряних суден за законодавством України.....	50
3.2. Порядок реєстрації повітряних суден відповідно до законодавства України.....	54
3.3. Шляхи удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС.....	57
ВИСНОВКИ	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	68

ВСТУП

Актуальність обраної теми дослідження обумовлена тим, що незважаючи на потреби розвитку цивільної авіації, національних, транскордонних і міжнародних транспортних систем, важливим є привернення уваги держав і міжнародних організацій, наукової спільноти і практичних працівників у даній сфері до проблематики правомірного міжнародного визнання прав на повітряні судна. Це підтверджують неодноразові факти порушень даних прав, так само як і масовість та складність міжнародних повітряних перевезень.

Ще на початку минулого століття не було норм і принципів, які б могли регулювати встановлення прав на міжнародні судна. Дані норми з'явилися завдяки розвитку науково-технічної революції та у зв'язку з регламентацією міжнародних повітряних польотів. З початку діяльності в галузі міжнародного повітряного транспорту міжнародна спільнота, усвідомлювала проблеми, пов'язані з правами на літаки, які літають за кордон. Саме тому Міжнародна організація цивільної авіації рекомендувала прийняти Конвенцію, яка має відношення до передачі прав на повітряні судна, враховуючи, що це необхідно в інтересах розширення Міжнародної Цивільної Авіації в майбутньому, щоб такі права на повітряні судна були визнані в міжнародному масштабі.

З цією метою в Женеві у 1948 р. було укладено Конвенцію про міжнародне визнання прав на повітряне судно. Широке визнання Конвенції матиме побічний ефект, що призведе до набагато більшої однорідності норм приватного права, що регулюють права на повітряні судна.

Використання як в міжнародних, так і в національних норм Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряне судно під час вирішення конкретних справ давно стало повсякденним явищем, а також підтверджує поворот (нехай і не такий швидкий, як хотілося б) нашої судової системи до реального втілення принципів правової держави.

У зв'язку з цим певний практичний і теоретичний інтерес представляють справи, судові акти за якими винесено з опорою як на національні правові акти, так і на норми міжнародного повітряного права, зокрема Конвенцію про міжнародне визнання прав на повітряне судно.

Укладення Женевської конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна сприяє гармонізації міжнародно-правової системи, що стосується прав на повітряні судна. Також слід зазначити, що Україна на сьогоднішній день не є учасником даної Конвенції.

Правове регулювання визнання прав на повітряні судна складається з міжнародно-правових норм (зокрема з норм міжнародно-правових договорів та інших, наприклад, міжнародно-правових звичаїв) і власне норм національного законодавства України. В Україні основним законодавчим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України 2011 року.

Міжнародно-правові норми, що регулюють питання міжнародного визнання прав на повітряні судна, є частиною міжнародного повітряного права. Показовим є приклад Женевської конвенції 1948 року про міжнародне визнання прав на повітряні судна, яка є основним міжнародним документом у даній сфері, що гарантує взаємне визнання прав, зареєстрованих в їх національних реєстрах. Конвенція є унікальною за своїм типом і продовжує дистилювати певні стислі принципи в одній із найскладніших галузей права.

Незважаючи на значне число учасників даного договору, Конвенція має низку прогалин у регулюванні визнання прав на повітряні судна. Женевська конвенція передбачає, що законодавство держави реєстрації відповідного повітряного судна є чинним законодавством щодо прав та інтересів, на які воно поширюється, але не дає вказівок щодо того, чи є такий закон внутрішнім законодавством цієї держави або він включає норми міжнародного приватного права цієї держави.

Ступінь розробленості теми дипломного дослідження представляється явно недостатньою, особливо в українській доктрині. Так, в українській правовій науці відсутні системні роботи, присвячені всеосяжному аналізу

положень Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна та історії її створення.

Серед вітчизняних науковців, що займалися дослідженням питання міжнародного визнання прав на повітряні судна, варто назвати А.Д. Филин, А.Р. Бестугин, В.А. Санников, Л. Тимченко., А.А. Баталов, Ю.Н. Малеев., А.П. Мовчан, В. Д. Бордунов. При проведенні дослідження були використані також роботи А.А. Баталова, які включають аналіз правового регулювання міжнародних повітряних сполучень.

Серед зарубіжних вчених, що працювали у межах означеної теми, чий праці та ідеї були використані при здійсненні даного дослідження, слід виділити таких відомих юристів-міжнародників як В.Е. Грабар, Дж. Купер, І.С. Перетерській, П. Фошиль, Г. Хазелтайн і ін.

Сучасні українські дослідники, що займаються вивченням міжнародного повітряного права, згадують інститут міжнародного визнання прав на повітряні судна лише в контексті короткої характеристики одноіменної Женевської конвенції 1948 року.

Мета і завдання дослідження. Відповідно до предмету мета дослідження полягає в комплексному загальнотеоретичному вивченні сутності та юридичної природи міжнародного визнання прав на повітряні судна, її функціональних особливостей в державно-правовому механізмі, в розробці та внесення пропозицій щодо підвищення ефективності цієї інституції в сучасних умовах.

Для досягнення поставленої мети можна виділити наступні основні **завдання дослідження:**

- дослідити історичні передумови створення Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна;
- проаналізувати особливості та обмеження сфери застосування норм Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна;

- надати класифікацію та характеристику видів прав на повітряні судна згідно Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна;
- дослідити механізм визнання прав на повітряне судно згідно з національним законодавством;
- визначити порядок продажу та реєстрації повітряних суден за законодавством України;
- сформулювати шляхи удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, пов'язані із визнанням прав на повітряні судна, що вимагають міжнародно-правового регулювання.

Предметом дослідження є міжнародне визнання прав на повітряні судна.

Методологічною базою дослідження послужили сучасні методи пізнання, виявлені юридичною наукою і апробовані практикою. Робота заснована на використанні діалектико-матеріалістичного, загальнонаукового і приватного методів пізнання.

Загалом методологічну основу роботи складають як загальнонаукові, так і спеціальні методи. Для написання роботи використовувалися формально-юридичні методи дослідження, діалектичний, системний та порівняльно-правовий методи.

Фундаментальна методологія представлена діалектичним методом, за допомогою якого висвітлювалися закономірності у функціонуванні та сфері застосування міжнародних нормативно-правових актів про міжнародне визнання прав на повітряні судна.

Теоретичний аспект даного дослідження пов'язаний з методологічним принципом історизму - окремі питання аналізувалися в історичному розвитку, а також ґрунтувалися на спеціальному методі порівняння, метод поворотного аналізу і синтезу.

Системний підхід використаний в даному дослідженні при аналізі аспектів міжнародного визнання прав на повітряні судна, що здійснюється згідно з національним законодавством.

Особливого значення у дослідженні набули такі спеціально-наукові методи, як порівняльно-правовий метод, застосований, зокрема, для визначення спільного й відмінного у правових позиціях міжнародних інституцій щодо регулювання польотів повітряних суден.

Вищевказані методи дозволили отримати різноманітну наукову інформацію для аналізу сучасних теоретичних аспектів міжнародного визнання прав на повітряні судна та виявлення прогалин у регулюванні таких прав у Женевській конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна.

Апробація результатів дослідження. Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій, круглих столів та семінарів:

- «Legal regulation of the air border of Ukraine» (XV Міжнародна науково-технічна конференція «ABIA-2021», 20-22 квітня, НАУ);
- «International recognition of aircraft rights» (XXI Міжнародна науково-практична конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених "Політ. Сучасні проблеми науки", 05-09 квітня, НАУ).

Структура роботи обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із титульної сторінки, вступу, трьох розділів, якими охоплюються дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел (62 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 73 сторінки у тому числі список використаних джерел – 6 сторінок.

РОЗДІЛ 1.

ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНЕ ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА

1.1. Історичні передумови створення Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна

Ще на початку минулого століття не було норм і принципів, які б могли регулювати встановлення прав на міжнародні судна. Дані норми з'явилися завдяки розвитку науково-технічної революції та у зв'язку з регламентацією міжнародних повітряних польотів.

З початку діяльності в галузі міжнародного повітряного транспорту міжнародна спільнота, усвідомлювала проблеми, пов'язані з правами на літаки, які літають за кордон. У 1926р., в результаті Міжнародної конференції з повітряного права, що відбулася в Парижі восени 1925р. був створений Міжнародний технічний комітет експертів з повітряного права (СІТЕЈА) [1, с. 78], якому було спеціально доручено, цією Конференцією, скласти проекти конвенцій про аеронавігаційні реєстри, право власності на літаки, речові права та іпотечні кредити.

У 1931р. Міжнародний технічний комітет експертів з повітряного права підготував два проекти конвенцій, одна з яких стосується обліку повітряного майна, а інша - іпотечних кредитів та інших забезпечених інтересів. Ці проекти конвенцій - це те, що можна назвати початком Брюссельського проекту. У попередньому проекті СІТЕЈА щодо Реєстру майна літаків, розробники намагалися встановити, повітряну систему «Torrens».

Однак ця система обмежувалась власними інтересами літаків. Можливо, з тієї причини, що деякі держави не бажали приймати іпотечні кредити на літаки, 27-й проект конвенції, що стосується визнання та захисту таких прав, був втілений в окремий документ [2].

Очевидно, що в міжнародних рейсах жодна з цих конвенцій не отримала широку, захоплену підтримку. Обидва проекти вони лежали не застосовувались до Чиказької конференції в 1944 році, тоді ж і за пропозицією американської делегації була прийнята резолюція, яка рекомендувала різним урядам, представленим на конференції, взяти до уваги питання про дострокове скликання міжнародної конференції з міжнародного приватного повітряного права з метою прийняття конвенції, що стосується передачі права власності на повітряне судно, і включити таку приватну конференцію з повітряного права до основи дискусій, існуючі проекти конвенцій, що стосуються іпотеки, інших реальних цінних паперів та повітряних привілеїв.

Відповідно до цієї резолюції це питання було розглянуто СІТЕЈА в Парижі в січні 1946 року. Це знову було розглянуто Тимчасовою асамблеєю ІКАО, що відбулася в Монреалі в травні 1946 року [3, с. 188-119].

Результати обговорення на останньому засіданні створили єдиний проект, що поєднує принципи обох ранніх проектів Міжнародного технічного комітету експертів з повітряного права. Однак на той час кілька питань по суті залишились невирішеними, і тому різні Договірні держави відстоювали їхні погляди щодо належного вирішення. Ці ж питання також розглядала СІТЕЈА на своєму Каїрському засіданні, яке відбулося в листопаді 1946 року.

Реального прогресу в напрямку досягнення одностайності було досягнуто на засіданні Спеціального комітету, яке відбулося в Парижі в лютому 1947 р., Щоб розглянути відповіді кількох країн та розробити новий проект конвенції. На цій зустрічі були представлені делегати США, Великобританії, Франції та Бельгії [4]. Цей проект був розісланий ІКАО серед усіх держав-членів і став основою для розгляду Четвертою комісією Першої Асамблеї ІКАО у травні 1947 року.

Засідання Четвертої комісії Першої Асамблеї ІКАО були дещо обмеженими в обговоренні Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна через необхідність вирішення більш безпосередніх проблем, що стоять перед Асамблеєю. Через обмежений доступний час пошуковий

аналіз реальної проблеми не проводився, і багато енергії було витрачено на розгляд різних типів інтересів безпеки, зокрема американського «тресту обладнання».

Незважаючи на численні міркування та перегляди, усі питання по суті в жодному разі не були врегульовані в Монреалі, і це питання було повністю переглянуто, обговорено на засіданні Юридичного комітету ІКАО у Брюсселі у вересні 1947 р. з високим ступенем точності. Загалом сказано, правознавці відповідних країн були, щонайменше, були недовірливими до різних пристроїв безпеки та інтересів, які інші країни пропонували своїм власним інвесторам [5].

Беручи до уваги вище викладене та те, що Міжнародна конференція з цивільної авіації, що відбувалася в Чикаго в листопаді-грудні 1944 р. рекомендувала негайно прийняти Конвенцію, що стосується передачі прав власності на повітряні судна, була прийнята Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна. Адже визнання прав на повітряні судна в міжнародному масштабі є дуже важливою складовою в інтересах майбутнього розвитку міжнародної цивільної авіації. Проект Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна був підготовлений Юридичним комітетом ІКАО на своєму першому засіданні, яке відбулося у Брюсселі у вересні 1947 року. Конвенція про визнання прав на повітряне судно була підписана в Женеві 1948 р. двадцятьма державами.

Вважалося, що коли Конвенція про визнання прав на повітряне судно буде ратифікована та буде введена в дію серед значної кількості країн, вона пройде довгий шлях до прояснення ситуації щодо міжнародного визнання прав на повітряні судна та забезпечить значну міру захисту для повітряних суден, що подорожують за кордон. Слід, звичайно, визнати, що Конвенція не гарантує повного забезпечення таких прав. Однак, як компроміс суперечливих точок зору, політики та внутрішніх законів, вважається, що цей проект є найбільш задовільним з усіх можливих [6, с. 329].

Є деякі частини Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна, які, безсумнівно, не є надто чіткими, і деякі аспекти проблеми не були висвітлені. Але незалежно від того, скільки часу витрачається на таку складну міжнародну проблему, як ця, неможливим було знайти ідеальне рішення, яке задовільнило б для всіх. Отже, вважається, що питання невизначеності слід залишити на розгляд судів та подальших поправок до Конвенції, якщо це виявиться необхідним. Незважаючи на свої слабкі місця, Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна повинна забезпечувати високий рівень захисту, особливо там, де при формуванні механізмів фінансування приділяється належна увага проблемам конфліктів.

Згідно з Конвенцією про міжнародне визнання прав на повітряні судна договірні держави зобов'язуються визнати:

- права власності на повітряне судно;
- права на придбане повітряне судно з подальшим володінням ним;
- права на володіння повітряним судном, зданим в лізинг на шість місяців або більше;
- іпотечні, заставні та подібні права на повітряне судно, які передбачені контрактом як гарантія сплати заборгованості.

За умови, що такі права:

1) були встановлені відповідно до закону договірної держави, в якому повітряне судно зареєстроване за національну приналежність під час їх встановлення, та

2) є офіційно зареєстрованими в державному документі договірної держави, в якому повітряне судно зареєстроване за національну приналежність [7].

Отже, Стаття 1 містить основні зобов'язання Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна. У ньому кожна Договірна Держава зобов'язується визнати чотири класи прав. Ці класи прав описані так, щоб розбити на різні складові елементи всі відомі інтереси, що розглядаються в національному законодавстві.

Зазначимо, що зобов'язання кожної держави полягає у визнанні викладених прав. Пункти 1 Статті не містять жодних зобов'язань щодо забезпечення таких прав. На перший погляд, це може здатися недоліком, але стверджується, що даний текст є найбільш влучнішим, у разі, якби він включав би конкретне зобов'язання щодо забезпечення таких прав.

Порядок послідовних реєстрацій в різних договірних державах повинен встановлюватися відповідно до закону держави, в якому повітряне судно було зареєстровано до державної власності на момент реєстрації.

Всі записи повинні викладатися в одному і тому ж документі, що мають відношення до даного повітряного судна. Адреса органу управління, відповідального за ведення реєстрації, повинна вказуватися на кожному сертифікаті про реєстрацію повітряного судна відповідно до його державної приналежності [8, с. 216].

У разі, коли будь-які претензії щодо:

- компенсації, належної за порятунок повітряного судна, або
- екстраординарних витрат, необхідних для збереження повітряного судна, дають підставу відповідно до закону договірної держави, в якому процедури порятунку або збереження були завершені, для права пред'являти вимоги на заставу повітряного судна, таке право має бути визнано договірними державами, і воно повинно мати пріоритет над усіма іншими правами на повітряне судно.

Продаж повітряного судна на підставі судового позову відповідно до положень статті VII повинна здійснюватися передачею прав власності на таке повітряне судно, без зобов'язань, які не прийняті покупцем, вільно.

Також Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна спрямована на забезпечення прав осіб і організацій, що надали кредит при придбанні повітряних суден. Основний зміст Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна - норми про визнання заставних прав на повітряні судна, про порядок продажу судна на виконання судового рішення для задоволення прав кредитора [9, с. 72].

В сучасних кодифікаціях МПП закріплюється відсилання до цієї Конвенції: «Право на повітряні судна, як вони визначаються в Женевській конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р., визнаються на умовах і породжують наслідки, зазначені у цій Конвенції» (ст. 165.1 кн. 10 ЦК Нідерландів).

Метою цієї Конвенції є також сприяння фінансуванню придбання повітряних суден, зайнятих у міжнародних повітряних перевезеннях. Основними характеристиками Конвенції у сфері сприяння фінансуванню придбання повітряних суден є наступні:

- а) захист кредиторів (банків), які позичають гроші під заставу повітряних суден (через стандартну форму іпотеки);
- б) захист третіх сторін, що займаються повітряними суднами або з ними, від прихованих звинувачень;
- в) визначення та захист привілейованих та пріоритетних вимог до повітряних суден;
- г) сприяння передачі повітряних суден від однієї держави до іншої.

Укладення Женевської конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна сприяє гармонізації міжнародно-правової системи, що стосується прав на повітряні судна. Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна була першим продуктом діяльності ІКАО в галузі повітряного права. Також слід зазначити, що Україна на сьогоднішній день не є учасником даної Конвенції [10, с. 59].

1.2. Особливості та обмеження сфери застосування норм Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна

Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна має універсальний характер, яка своїм регулюючим впливом охоплює переважну кількість держав та попри те має певні обмеження сфери застосування.

Розвиток техніки та створення завдяки цьому складного дорого вартісного пересувного обладнання вимагали отримання фінансових ресурсів на виготовлення та/або придбання такого обладнання. Проблеми захисту прав кредиторів при фінансуванні ними придбання дорого вартісного рухомого обладнання турбували міжнародну спільноту протягом тривалого часу. Щодо літаків це занепокоєння стало наслідком розроблення та прийняття Женевської конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна 1948 року, учасниками якої на сьогодні є 89 країн світу [11, с. 281-282].

Женевська конвенція покликана захищати права власності на повітряні судна та володіння ними відповідно до законодавства держави реєстрації, в тому числі щодо договорів оренди терміном понад шість місяців та іпотеки.

Реєстрацію повітряних суден для національних та публічно-правових цілей слід відрізняти від реєстрації для цілей приватного права. Деякі правові системи розглядають літаки просто як звичайне рухоме майно. Інші вимагають, щоб всі продажі та інших угод, пов'язані з, повітряними суднами, такі як іпотечні кредити, повинні бути зроблені в письмовій формі і зареєстровані в державному реєстрі, перш ніж вони можуть застосовуватись щодо третіх осіб. Однак інші вважають дійсними лише права, належним чином зафіксовані. Якщо повітряне судно буде використовуватися як забезпечення кредиту чи позики, система реєстрації прав із міжнародним визнанням таких прав має очевидні переваги [12].

Такий стан справ також зумовив укладання Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна. Мало хто із держав спочатку прийняв її, але з ростом вартості сучасних літаків інтерес до Конвенції зростав. Широке визнання Конвенції має побічний ефект, що призводить до набагато більшої однорідності норм приватного права, що регулюють права на повітряні судна.

Можливо, було б розумно сказати кілька слів про те, що Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна не має на меті охопити, перш ніж детально обговорювати різні її положення. По-перше, Конвенція не передбачає те, яким законом регулюватиметься створені інтересів щодо

літаків або їх передача. Не робиться спроб вирішити труднощі у виборі між суперечливими доктринами, викладеними в першій частині статті Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна.

Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна не зобов'язує жодну договірну державу вести публічний реєстр типу, зазначеного у статті 1. Все, що вона робить, - це передбачає, що якщо одна Договірна Держава веде такий Реєстр, то інші Договірні Держави зобов'язані визнати права, внесені до нього.

У статті I Женевська конвенція передбачає, що інтереси, що є її предметом, повинні були «сформульовані відповідно до законодавства тієї Договірної Держави, в якій повітряне судно було зареєстровано». Це означає, що стосовно таких статей і інтересів, діють норми *lex registrii*, або закон держави реєстрації повітряного судна відповідно до Чиказької конвенції, а не *lex situs*, або закон держави, де повітряне судно було фізично присутній на момент створення відсотка, застосовується [13, с. 193-194].

У статті I після читання прав, які держави зобов'язуються визнати, є застереження, яке говорить: «за умови, що такі права були засновані та зафіксовані в державному реєстрі відповідно до законодавства Договірної Держави, громадянство якої літак має». Зазначимо, що фраза «відповідно до закону» не визначає муніципальне законодавство такої Договірної Держави, а лише вимагає, щоб права були конституційовані відповідно до законодавства такої держави.

Отже, суд, який в майбутньому буде займатись даною проблемою, повинен розглянути, за яким законом була здійснена дана операція, застосовуючи до свого рішення колізійне законодавство тієї Договірної Держави, громадянством якої є повітряне судно.

По-друге, запропонована Конвенція не має на меті захистити міжнародний кредит як такий у всіх повітряних судах, але обмежується захистом кредитів у повітряних судах, які перебувають за кордоном. Під час розгляду Конвенції, як в Монреалі, так і в Брюсселі, кілька разів було зроблено

пропозицію про те, щоб інтереси іноземних кредиторів у вітчизняних літаках були розширені з тим самим захистом, що й інтереси кредиторів в іноземних повітряних суднах [14, с. 280]. Ця пропозиція була відхилена.

Третє, чого не передбачає запропонована Конвенція, - це встановлення «договірної іпотеки». Договірним державам залишається майже повністю вільним у використанні будь-якої форми охоронного пристрою, який може їм сподобатися. Сфера дії Конвенції обмежується визнанням, забезпеченням та захистом дійсних забезпечених інтересів іноземних повітряних суден.

Четверте коло питань, яке не охоплює Женевська конвенція, - це інтереси, створені не за згодою сторін, а через дію закону. На засіданні в Брюсселі було вирішено, що будь-яка спроба захистити створені в судовому порядку інтереси буде нерозумним та непотрібним, і такий самий результат може бути отриманий шляхом передачі, яка зафіксована письмово, повинна бути здійснена національним законодавством.

П'ята сфера, яку не регламентує Конвенція про міжнародне визнання повітряних суден, це обов'язкова вимога до Договірних держав вести облік або систему реєстрації [15, с. 74].

Згідно з попередніми проектами даної Конвенції, були передбачені обов'язкові положення щодо ведення єдиної системи запису у всіх Договірних Державах. Представники, які брали участь у засіданні в Брюсселі, вважали, що ця пропозиція не відповідає сучасній філософії Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна і не бажано настільки входити у сферу внутрішніх справ різних Договірних Держав. Отже, зараз Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна сформульована так, щоб дозволити державі підтримувати систему запису. Якщо таку систему підтримуватимуть, а права реєструватимуться, вони будуть визнані та забезпечені в іноземних країнах. Але немає вимог щодо ведення такого реєстру чи запису.

Шостий і надзвичайно важливий етап міжнародних судових відносин, на який не поширюється Конвенція про міжнародне визнання прав на

повітряні судна, стосується виконавчого провадження та необхідності подання повідомлення про таке провадження у протокол Договірної Держави, громадянством якої є повітряне судно. Попередні чернетки проекту Конвенції включали положення щодо запису іноземних страт на повітряних судах і передбачали, що покупець від власника, який купує повітряне судно після фіксації вкладення чи виконання, не матиме переваги щодо виконуючого кредитора або продавця на судовий продаж. Це положення було пропущеним далеко не одностайним голосуванням Комітету, але вважається, відсутність даної норми не є важливим недоліком [16, с. 157].

У Брюсселі було сказано, що закордонний продаж може бути здійснений шляхом шахрайської передачі літака власником якійсь третій стороні, яка веде запис. Покупець, який не отримав фактичного чи конструктивного повідомлення про арешт, мав би право виступати проти кредитора згідно з муніципальним законодавством більшості країн. Тому - так аргументується факт - іноземний суд повинен був би визнати першочерговий титул нового власника та відмовитись від арешту проти повітряного судна на підставі зобов'язання, передбаченого статтею I Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна [17]. Однак вважається, що цей аргумент ігнорує основну доктрину колізійних норм права, обговорену раніше в цій статті, тобто те, що створення або передача частки в рухомому майні регулюється законодавством місця, де знаходиться рухома річ, коли угода відбувається та проходить. Імовірно, рухоме майно залишається під юрисдикцією іноземних держав, що перебуває під опікою суду.

Отже, коли суд перевірить стан реєстрації, щоб визначити, чи є обманне передавання чинним згідно із законом держави прапора, він розгляне закон про колізію законів цієї країни, який, у більшості випадків, застосовуватиме закон місця де рухоме майно було на момент передбачуваної передачі. Таким чином, дещо круговим шляхом суд в кінцевому підсумку застосував би власний закон. Це, безсумнівно, буде вірним навіть тоді, коли держава реєстрації не має національного закону про колізійне право, як це має місце у

деяких країнах, наприклад, США. Навряд чи можна сказати, що суд, який тримає під рукою рухомий матеріал, дозволить здійснити на ньому шахрайство через різноманітні рішення підконтрольних органів країни, де зареєстровано повітряне судно [18].

Слід зазначити, що Женевська конвенція не застосовується до «повітряних суден, що використовуються у військових, митних або поліцейських службах» і стосується лише повітряних суден і, відповідно до статті X (1), деяких запасних частин, але не власне авіаційних двигунів. Це у свою чергу, означає, що в Женевській конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна не було положення про визнання окремих інтересів в авіадвигунах.

Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна має надзвичайну складність; ймовірно, правильно говорити, що його складання було найдосконалішим завданням міжнародного законодавства в галузі приватного права, яке коли-небудь намагалося зробити.

Також Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна покликана забезпечити практичне вирішення цілком нових проблем - проблем міжнародного визнання прав власності.

Женевська конвенція передбачає, що законодавство держави реєстрації відповідного повітряного судна є чинним законодавством щодо прав та інтересів, на які він поширюється, але не дає вказівок щодо того, чи є такий закон лише внутрішнім законодавством цієї держави і чи включає приватне право цієї держави норми міжнародного права [19, с. 13].

Захист, розширений Конвенцією, застосовується до права власності, умовного продажу, довгострокової оренди, договорів довіри до обладнання, застави та іпотеки, гіпотез та подібних прав на повітряні судна. Щоб право було визнане за конвенцією, воно повинно бути "створене за контрактом як забезпечення для виплати заборгованості" [20].

Таким чином, сфера дії Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна обмежується механізмами безпеки, що впливають із

домовленостей між сторонами, і не включає тих інтересів безпеки, які можуть виникнути внаслідок судового рішення чи дії закону, наприклад, інтереси, які дружина може мати на літак, що належить її чоловіку, чимось, що є аналогічним випадкам, коли рішення може вважатися обтяженням повітряного судна. «Крім того, Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна не обмежується конкретним видом заборгованості і є досить широкою, щоб охопити майбутні аванси», якщо вони були зроблені під час опитування права. З цього приводу Бейч заявив:

«Широка мова вказує на те, що поки існує «заборгованість» будь-якого походження, не має значення, пов'язана вона чи ні з конкретним повітряним судном, наприклад, як ціна придбання, витрати на ремонт або збитки, а отже, термін «заборгованість» включатиме будь-яку причину від простого боргу до іпотеки флоту» [21].

Не дивлячись на те, що Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна була описана як «непридатна для задоволення потреб сучасного фінансування на основі активів та оренди». Навіть лорд Уїлберфорс, пізніше лорд-юстиція Палати лордів, який особливо цікавився законодавством про фінансування літаків і представляв Сполучене Королівство на конференції Женевської конвенції в 1948 р., писав, що «в Женеві було повністю визнано, що ця Конвенція - найкраще, чого можна було досягти за цей час, - це лише етап розвитку ефективної системи міжнародного захисту прав на літаки» [22].

Погоджуючись з Уїлберфорсом у визнанні того, що Женевська конвенція була «найкращим, що могло бути досягнуто за таких обставин», Бункер зазначає також, що на неї «рідко покладаються і насправді не дає великого заспокоєння кредиторам». Це повторює Розалес, який писав у 1991 р., що ще однією проблемою Женевської конвенції. про міжнародне визнання прав на повітряні судна є «той факт, що, на думку цього автора, немає жодних рішень, які б детально розглядали питання про дію Женевської конвенції, ситуація, яка додає аури невизначеності договору» [23].

Очікувалось, що прийняття принципів Конвенції спонукає інвесторів надавати фінансову допомогу для придбання нових літальних апаратів, які будуть використовуватися в міжнародній цивільній авіації.

1.3. Механізм правового регулювання польотів повітряних суден під призмою діяльності міжнародних інституцій

У міжнародному повітряному праві існує спеціальний напрям, що стосується правового регулювання міжнародних польотів повітряних суден. Цей напрямок виник давно, і його розвиток призвів до утворення особливого механізму регулювання міжнародних польотів зі своїми специфічними принципами і нормами. Саме він забезпечує і підтримує належний правопорядок в області міжнародних польотів відповідно до законними правами та інтересами всіх держав.

З моменту зародження авіації перед людством постало питання про регулювання відносин, що виникають з приводу правомірного використання повітряно-транспортних засобів [24, с. 84]. Держави почали виробляти норми, що регламентують порядок пересування по повітрю (правила польотів), які встановлюють державну приналежність, класифікацію та ідентифікацію повітряних суден, вимоги до екіпажів і ін.

Принципи і норми інституту правового регулювання міжнародних польотів визначають загальні права та обов'язки держав в області міжнародних польотів, а також конкретний правовий режим їх здійснення. За своєю суттю ці принципи і норми відображають зміст суспільних відносин, що складаються між державами з приводу і в процесі здійснення міжнародних польотів цивільних повітряних суден.

Ці відносини носять специфічний, однорідний і відокремлений характер, але в той же час знаходяться в відомому співвідношенні з предметом цієї галузі міжнародного права як частина і ціле. Це співвідношення зберігається незалежно від того, як визначати предмет міжнародного повітряного права -

широко або вузько. При вузькому визначенні в його предмет включаються тільки відносини, пов'язані з використанням авіації для цілей польотів і перевезень в повітряному просторі. По суті справи, термін «повітряне право» вживається тут у значенні «авіаційне право» [25].

При широкому підході предмет міжнародного повітряного права включає відносини держав з питань використання повітряного простору [26]. А це може бути пов'язане із задоволенням різних інтересів: наукових, економічних (перевезення), військових, туристичних, екологічних, приватних і т.п. У всіх випадках, коли зазначені інтереси забезпечуються за допомогою повітряних суден, поряд з відносинами, що виникають з приводу певного виду діяльності в повітряному просторі, одночасно або слідом за їх врегулюванням виникають відносини з приводу польотів як таких. Нерідко норми, що поширюються на ті і інші відносини, містяться в одному документі. Однак це не означає стирання граней між відносинами з приводу конкретних видів діяльності, з одного боку, і відносинами з приводу міжнародних польотів - з іншого.

Вперше на міжнародному рівні питання авіації були винесені на порядок денний Паризькій міжнародній аеронавігаційній конференції, проведеної з 10 травня по 29 червня 1910 г. Основною причиною скликання Конференції стала необхідність визначення статусу повітряного простору над суверенними територіями. Більшість європейських держав, які брали участь в Конференції, заздалегідь заповнювали спрямований французьким урядом опитувальний лист щодо їх позиції щодо поставлених питань. Узгодженості та визначеності в цій області не було: правознавці тільки починали міркувати про сутність і статус повітряного простору часом не висловлюючи чіткої позиції про суверенітет держав щодо повітряного простору над їхньою територією.

ІКАО оцінює Паризьку конференцію 1910 року як точку відліку історії багатостороннього регулювання міжнародного повітряного транспорту [27]. Європейські держави не прийняли підсумковий документ, проте зуміли розробити проект статей щодо національної приналежності і реєстрації

повітряного судна, сертифікації повітряних суден, ліцензування екіпажу, бортових журналів, правил польотів, перевезення вибухових речовин, фото- і радіообладнання на борту [28].

Як зазначає канадський вчений М. Мільде, «ключовою розбіжністю було право прольоту іноземного повітряного судна над національною територією» [29].

Надалі на багатосторонній основі були вироблені Іbero-американська (1926 р.) і Гаванська (1928 р.) конвенції [26], багато в чому відтворювали Паризьку конвенцію та інші багатосторонні угоди з повітряного права. Одночасно в ті ж роки стала розвиватися практика укладання двосторонніх угод, що стосуються встановлення та експлуатації міжнародних повітряних ліній і польотів над іноземною територією. Згодом польоти між державами призвели до розвитку цілої системи багатосторонніх і двосторонніх авіаційних відносин [30, с. 93-94].

В даний час основою міжнародно-правового регулювання багатосторонніх відносин держав служить Чиказька конвенція 1944 р., Угода про міжнародне транзитне повітряне сполучення 1944 р., Угода про міжнародний транспорт 1944 р., а також велика група (близько 3 тис.) двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення. Завдяки Чиказькій конвенції, яка містить найбільш загальні принципи і норми, що відносяться до діяльності міжнародної цивільної авіації та конкретизуються положеннями двосторонніх угод, в міжнародному повітряному праві склався і діє стабільний порядок виконання міжнародних польотів повітряних суден. Велику і важливу роботу по вдосконаленню та впорядкуванню норм, що регулюють міжнародні польоти, проводить Міжнародна організація цивільної авіації. Відповідно до положень Чиказької Конвенції 1944 року, на цю авторитетну міжнародну організацію покладено завдання здійснювати розробку міжнародних стандартів і рекомендованої практики з питань діяльності міжнародної цивільної авіації.

Основне місце в діяльності ІКАО займають питання, які стосуються виконання міжнародних польотів та обслуговування повітряного руху. Вироблювані нею стандарти і рекомендована практика носять, як правило, рекомендаційний характер [31, с. 62] з деякими винятками (зокрема, міжнародні правила польотів над відкритим морем мають обов'язкову силу). Держави - члени ІКАО активно беруть участь у виробленні таких регламентів і застосовують їх потім в практичній діяльності національної цивільної авіації. Такого роду прямий і зворотній зв'язок призводить до виникнення специфічних взаємин між державами і ІКАО. Класифікуючи відносини в галузі міжнародних польотів по суб'єктам цих відносин, в першу чергу слід розрізняти:

- а) відносини, що виникають безпосередньо між державами;
- б) відносини між державами в рамках міжурядових авіаційних організацій;
- в) відносини між державами і міжурядовими авіаційними організаціями [32, с. 47].

Відзначимо, що стосовно ІКАО відносини по групах б) і в) виникають або на стадії вироблення тих чи інших норм, що регулюють міжнародні польоти, або при вирішенні спірних проблем, врегулювання розбіжностей, в питаннях відповідальності. Практична реалізація групи норм, що належать до сфери міжнародних польотів, породжує відносини тільки між державами. У той же час окремі міжнародні авіаційні організації (Євроконтроль, АСЕКНА, КОКЕСНА) займаються питаннями безпосереднього обслуговування повітряного руху, забезпечення міжнародних польотів. Тому між ними і державами, що «обслуговуються», існують стійкі відносини спеціального характеру, що не торкаються сфери надання права на політ і правил польотів, що відноситься до виключної компетенції відповідних держав. Зазначені відносини між державами і міжнародними організаціями мають свою специфіку в області міжнародних польотів над відкритим морем, для здійснення яких не потрібно отримання згоди інших держав.

Тому в даній сфері виникають правозастосовні відносини, пов'язані з виробленням регіональних аеронавігаційних планів, форм і методів обслуговування повітряного руху, застосуванням правил польотів, організацією пошуку і рятування повітряних суден (останнє, як і інші види діяльності в повітряному просторі над відкритим морем, виходить за рамки інституту правового регулювання міжнародних польотів) [33].

Міжнародні польоти над відкритим морем регулюються положеннями ст. 12 Чиказької конвенції та Додатком 2 до неї, а також положеннями Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., також відповідні норми передбачені в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Ця Конвенція регламентує також загальні питання польотів над міжнародними протоками і архіпелажними водами. Польоти над чорноморськими протоками регулюються положеннями Конвенції про режим проток, підписаної в Монтре в 1936 р., а над Балтійськими протоками (Зунд, Великий і Малий Бельт) - на основі звичайної норми про свободу польотів [34, с. 127].

У даний період проблемами правової регламентації повітряних польотів займались також інші міжнародні неурядові організації. Так, Міжнародний конгрес аеронавтики у 1889 р. створив Постійну міжнародну комісію аеронавтики, сесії якої відбулись у Парижі (1900), Мілані (1906), Брюсселі (1907) та Нансі (1909). Міжнародний юридичний комітет з авіації (МЮКА), створений у Парижі в 1909 р., протягом 1911–1913 рр. підготував свій проект Міжнародного повітряного кодексу [35, с. 24]. Його основні положення передбачали свободу повітряних польотів за визнання права кожної держави на вживання заходів, необхідних для гарантування безпеки держави, її жителів та їхнього майна [36, с. 12].

Кодекс складався із трьох основних частин, так званих книг:

- 1) книга перша: публічне повітряне право;
- 2) книга друга: приватне повітряне право;
- 3) книга третя: повітряне фіскальне право, а також розділу, присвяченого регулюванню діяльності санітарної авіації.

Що стосується польотів над Антарктикою, то принципові засади їх виконання визначені Договором про Антарктику 1959 р. [37, с. 92], хоча самих правил польотів в ньому не міститься. З цієї причини повітряні судна різних країн здійснюють польоти в Антарктиці за національними правилами. Інтенсифікація польотів в Антарктиці ставить на порядок денний питання про їх міжнародно-правової регламентації, наприклад, на основі стандартів Додатка 2 до Чиказької конвенції.

Хоча за традицією ряд питань, пов'язаних з польотами над відкритим морем, регулюється конвенціями з морського права, це не означає, що відносини держав з приводу відповідних польотів за межами території держав не є предметом міжнародного повітряного права, складають предмет міжнародного морського права. В даному випадку тут знайшли своє втілення глибокі інтеграційні процеси, що відбуваються між галузями міжнародного права, коли в інтересах комплексного врегулювання доцільно вирішувати питання у взаємозв'язку і зі всебічним охопленням всіх видів діяльності держав, що здійснюється як на морі, так і в повітряному просторі над ним [38, с. 411 - 412].

Головною особливістю міжнародних польотів повітряних суден за межами державної території і деякими міжнародними повітряними шляхами, відкритими для всіх держав, є те, що для їх здійснення немає необхідності отримання чийогось дозволу. Тому що виникають з приводу таких польотів Відносини можуть бути, поділені на:

- а) відносини, що складаються між державами в зв'язку з польотами повітряних суден над міжнародними протоками;
- б) відносини, що складаються між державами в зв'язку з польотами над відкритим морем;
- в) відносини, що складаються між державами в зв'язку з польотами над архіпелажними водами;
- г) відносини, що складаються між державами в зв'язку з польотами над Антарктикою.

Подібна класифікація полегшує пошук норм, що регулюють відповідні відносини з приводу міжнародних польотів, на здійснення яких не потрібно згоди з будь-чиєї сторони. Такі норми містяться як в міжнародному повітряному, так і в морському праві.

Крім того, в залежності від виду міжнародного польоту розрізняються відносини між державами з приводу:

- а) регулярних міжнародних польотів;
- б) нерегулярних міжнародних польотів.

Норми, які стосуються регулювання цих видів міжнародних польотів, містяться в Чиказькій конвенції, угодах про «двох» і «п'яти свобод», Паризькій угоді 1956 року, а також в двосторонніх угодах про повітряне сполучення. Свою специфіку мають міждержавні відносини, що виникають з приводу забезпечення безпеки міжнародних польотів.

Домовленості між державами в сфері забезпечення безпеки польотів мають на меті створити необхідні умови для надійної експлуатації авіаційної техніки, організації спеціальних служб, які обслуговують і контролюють виконання міжнародних польотів, а також припинення спроб викрадення літаків і інших актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

РОЗДІЛ 2.

ВИДИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА ЗГІДНО КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНЕ ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНІ СУДНА

2.1. Права власності на повітряні судна

Питання про правове становище літаків як об'єктів речового права є однією з цікавих проблем міжнародного повітряного права. Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна, як правило, стосується міжнародного визнання прав на повітряні судна і покликана забезпечити визнання на міжнародній основі майна та інших прав на повітряне судно, щоб, коли повітряне судно перетне кордон, інтереси власників таких прав все ще були захищені.

Стаття 1 містить основні зобов'язання Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна. У ньому кожна Договірна Держава зобов'язується визнати чотири класи прав, першим правом виступає право власності на повітряні судна. Зазначимо, що зобов'язання кожної держави полягає у визнанні викладених прав.

Пункт (1) статті не містить жодних зобов'язань щодо забезпечення таких прав. Відповідно до пункту (2) статті реєстрація таких прав щодо третіх сторін повинна визначатися відповідно до законодавства Договірної Держави, де вони реєструються. Отже, існує певне зобов'язання щодо забезпечення прав щодо третіх осіб, якщо національне законодавство про повітряне судно вимагає такого забезпечення. З іншого боку, Конвенція не бере на себе зобов'язання щодо забезпечення прав між сторонами угоди, і, отже, відсутнє питання про те, чи слід встановлювати конкретну шкоду чи грошову шкоду [39, с. 152].

Добровільний характер ведення протоколу, як і фраза «відповідно до законодавства» Договірної Держави, ми розглянули раніше. Однак на цьому

етапі дослідження слід зазначити, що слова «відповідно до закону» стосуються не лише муніципального законодавства відповідної Договірної Держави, але і її закону про колізійне право.

Отже, було цілком можливо, що передача повітряного судна, здійснена в той час, коли повітряне судно знаходиться поза юрисдикцією держави його реєстрації, здійснюється відповідно до законодавства іноземної держави. І якщо держава, в якій знаходиться повітряне судно на момент спроби створення інтересу щодо повітряного судна, не визнає таких інтересів, то, очевидно, згідно з Конвенцією про міжнародне визнання прав на повітряні судна не буде створено жодного дійсного права, хоча держава походження визнає таке право у своєму власному законодавстві. З іншого боку, виходить, що якщо право на повітряному судні визначається іноземною юрисдикцією, який не визнається юрисдикцією реєстрації повітряного судна, то право все ж буде створено, якщо таке право дозволено реєструвати в останній Договірній Державі.

У статті I Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна передбачає, що інтереси, що є її предметом, повинні були «формуватися відповідно до законодавства тієї Договірної Держави, в якій ПС було зареєстровано». Це означає, що стосовно таких статей I інтересів діють норми *lex registrii*, тобто закон держави реєстрації повітряного судна. Згідно Конвенції, захищені нею права повинні «регулярно реєструватися в державному реєстрі Договірної Держави, в якій повітряне судно було зареєстровано». Згідно зі статтею II (1), усі "записи, що стосуються даного повітряного судна, повинні міститися в одному і тому ж записі» [39, с. 182].

Тобто, Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна не зобов'язує жодну договірну державу вести публічний реєстр типу, зазначеного у статті 1. Все, що вона робить, - це зазначає, що якщо одна Договірна Держава веде такий Реєстр, то інші Договірні Держави зобов'язані визнати права, внесені до нього. Очевидно, що Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна є зобов'язанням держав-членів

Конвенції і має незначний ефект, коли повітряне судно знаходиться в країні, яка не є учасницею договору, у випадку якщо ця конкретна держава, що не є членом Конвенції та не врахувала принципи Женевської конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна до національного законодавства, зобов'язує договірні держави визнавати низку прав, які відносять повітряне судно до унікальної категорії рухомого майна, зокрема право власності на повітряні судна.

Розглядаючи законодавство України щодо реєстрації повітряного судна, слід зазначити, що повітряне судно може бути зареєстроване лише в одному реєстрі. Державний реєстр цивільних повітряних суден України веде уповноважений орган з питань цивільної авіації (Державіаслужба). Відомості, що містяться у Державному реєстрі розміщуються на сайті Державіаслужби та є офіційною інформацією, яка має щоденно оновлюватися.

Реєстрація повітряного судна у Державному реєстрі визначає його національну належність до України та означає, що Державіаслужба здійснює контроль за льотною придатністю та експлуатацією такого повітряного судна.

При цьому реєстрація судна у реєстрі не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи. З моменту реєстрації судна у Державному реєстрі всі записи, зроблені раніше щодо такого судна у реєстрах інших держав, Україною не визнаються [40, с. 311].

Як зазначалося, метою Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна є захист забезпечених прав власності та володіння повітряним судном у «іноземних» Договірних Державах після того, як такі забезпечені права будуть належним чином отримані третіми сторонами відповідно до законодавства держави, в якій таке повітряне судно було зареєстровано (держава прапора) [41, с. 211-212].

Громадянство третіх сторін (наприклад, банкіра-позикодавця), що мають інтереси під заставу, не впливає на застосовність Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна. Таким чином, навіть якщо третя сторона не є громадянином держави прапора повітряного судна або навіть

громадянином країни, яка є Договірною Державою, вона має право на привілеї Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна. Наприклад, країна резидент, що не є учасницею Конвенції, Україна, яка зацікавлена в безпеці повітряного судна, зареєстрованого в країні Конвенції, наприклад, Франції, повинна дотримуватися французьких норм законодавства та повинна ввести дійсний збір відповідно до національності повітряного судна, щоб отримати привілеї загально-конвенційного інтересу щодо безпеки повітряного судна.

Женевська конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна встановлює лише один спосіб забезпечення права власності на повітряне судно - примусовий судовий продаж. Стаття 7 передбачає, що провадження щодо продажу повітряного судна, яке виконується, визначається законодавством Договірної Держави, де відбувається продаж. Крім того, Конвенція вимагає дотримуватися певних базових стандартів: (1) дата та місце продажу повинні бути встановлені принаймні за шість тижнів наперед, (2) наявність виконуючого кредитора [42, с. 83].

Не дивлячись на те, що Україна не є учасником даної Конвенції, гармонізація повітряного права щодо норм Женевської конвенції триває. Тому слід детальніше розглянути національне законодавство, щодо питань права власності на повітряне судно.

Стаття 41 Конституції України дозволяє зробити висновок про те, що повітряні судна можуть бути об'єктами права державної, комунальної та приватної власності, а статті 325-327 Цивільного кодексу України містять чітке визначення цих понять права власності.

У суб'єктивному розумінні право власності визначається як передбачене і гарантоване законом право конкретного суб'єкта – власника здійснювати володіння, користування і розпорядження належним йому майном, а в об'єктивному розумінні право власності це система норм, які встановлюють належність майна (повітряних суден) фізичним та/або юридичним особам,

визначають умови та підстави виникнення та припинення прав щодо цього майна [43, с. 512-514].

Власник повітряного судна на свій розсуд володіє, користується і розпоряджається ним. Право володіння повітряним судном означає можливість фактичного перебування у власника цього транспортного засобу, а володіння може бути законним або незаконним. Право користування повітряним судном передбачає можливість вилучення його корисних можливостей з метою задоволення потреб власника або інших осіб. Право розпорядження повітряним судном це право визначати його юридичну чи фактичну долю. Право розпорядження може бути реалізовано власником шляхом його обмеження (передача права володіння і користування цим повітряним судном орендареві по договору оренди) та припинення (договір куплі –продажу або дарування).

Виникнення права власності на повітряні судна встановлюється наступним чином:

а) право власності на повітряне судно, яке виготовлене (створене) особою, набувається нею, якщо інше не встановлено договором або законом. Особа яка виготовила (створила) повітряне судно зі своїх матеріалів на підставі договору, є власником цього повітряного судна (ст. 331 ЦК України). Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні встановлюють, що власник повітряного судна аматорської конструкції при реєстрації надає інформацію про те, звідки бралися основні вузли, агрегати та матеріали, що використовувались при виготовленні повітряного судна.

б) право власності на повітряне судно за договором виникає з моменту його передання, якщо інше не встановлено договором або законом (згідно ст. 334 ЦК України право власності на повітряне судно за договором, який підлягає нотаріальному посвідченню, виникає у набувача з моменту такого посвідчення або з моменту набрання законної сили рішенням суду про визнання договору, не посвідченого нотаріально, дійсним);

в) право на безхазяйне повітряне судно, яке не має власника або власник якого невідомий, переходить до органу місцевого самоврядування, на території якого воно знаходиться, після спливу одного року з дня взяття на облік (ст. 335 ЦК України)

г) право власності на повітряне судно, від якого власник відмовився, переходить до особи, яка ним заволоділа, з моменту заволодіння (ст. 336 ЦК України);

г) якщо особа заволоділа повітряним судном на підставі договору з його власником, який після закінчення строку договору не пред'явив вимоги про його повернення, вона набуває право власності за набувальною давністю з часу спливу позовної давності (ст. 344 ЦК України).

Також повітряні судна можуть знаходитись у власності двох або більше осіб (співвласників) та належати їм на праві спільної власності, яке поділяється на право спільної часткової власності та право спільної сумісної власності (глава 26 ЦК України) [44, с. 613-620].

Припинення права власності на повітряні судна регулюється загальним порядком припинення права власності передбаченим главою 25 ЦК України, згідно якого право власності на повітряні судна припиняється припиняється у разі:

- а) відчуження власником повітряного судна;
- б) відмова власника від права власності на повітряне судно;
- в) знищення повітряного судна;
- г) звернення стягнення на повітряне судно за зобов'язаннями власника;
- г) реквізиції повітряного судна;
- д) конфіскації повітряного судна;
- е) припинення юридичної особи чи смерті власника повітряного судна [44, с. 610].

Принцип національної приналежності повітряних суден створює безпосередній (публічно-правовий) зв'язок між державою реєстрації і повітряним судном, яке таким чином знаходиться під захистом цієї держави,

але від вказаного принципу слід відрізнити цивільно-правові питання власності, володіння| і користування повітряним судном.

Принцип національної приналежності повітряних суден створює безпосередній (публічно-правовий) зв'язок між державою реєстрації і повітряним судном, яке таким чином знаходиться під захистом цієї держави, але від вказаного принципу слід відрізнити цивільно-правові питання власності, володіння| і користування повітряним судном.

Також слід зазначити, що у багатьох країнах повітряне судно є об'єктом цивільного права, права приватної власності. Його може бути продано, куплено, закладено, орендовано, даровано, включено до складу спадкового майна і т.п.

Повітряне судно може бути зареєстроване лише в одному реєстрі. Державний реєстр цивільних повітряних суден України веде уповноважений орган з питань цивільної авіації (Державіаслужба). Відомості, що містяться у Державному реєстрі розміщуються на сайті Державіаслужби та є офіційною інформацією, яка має щоденно оновлюватися. Реєстрація повітряного судна у Державному реєстрі визначає його національну належність до України та означає, що Державіаслужба здійснює контроль за льотною придатністю та експлуатацією такого повітряного судна. При цьому реєстрація судна у реєстрі не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи. З моменту реєстрації судна у Державному реєстрі всі записи, зроблені раніше щодо такого судна у реєстрах інших держав, Україною не визнаються.

У Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не підлягають реєстрації:

- судна, зліт яких здійснюється за допомогою ніг пілота (наприклад дельтаплани);
- радіозонди та кулі-пілоти, що використовуються для метеорологічних потреб;
- безпілотні некеровані аеростати без корисного вантажу;

- безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кг і які використовуються для розваг та спортивної діяльності.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації реєструє судно у Державному реєстрі з метою відновлення льотної придатності строком, який не перевищує 6 календарних місяців. У разі якщо таке повітряне судно орендується у нерезидента, – на термін дії договору оренди або лізингу. Кожному повітряному судну, яке реєструється у Державному реєстрі, уповноважений з авіації надає державний та реєстраційний знаки, які мають бути нанесені на повітряне судно. За бажанням заявника (зокрема – власника) судну може бути надано реєстраційний знак на замовлення, у разі якщо цей знак не використовується іншим повітряним судном. Кількість замін реєстраційного знака для одного повітряного судна не обмежується.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації розглядатиме заявку на надання державного та реєстраційного знаків протягом 10 робочих днів від дня її реєстрації. Державні та реєстраційні знаки наносяться на зовнішні поверхні повітряного судна так, щоб вони були добре помітними і чітко розпізнавалися, зокрема на фюзеляж повітряного судна, на крило. Також на кожному повітряному судні має бути встановлено розпізнавальну табличку, виготовлену з вогнетривкого металу, на видному місці біля головного входу у внутрішній частині повітряного судна за допомогою нероз'ємного з'єднання. На повітряному судні авіації загального призначення та безпілотному повітряному судні місце розташування розпізнавальної таблички визначає власник. Також обов'язковим бортовим документом є реєстраційне посвідчення судна і під час виконання польоту воно має бути на борту.

2.2. Права на придбання повітряних суден з подальшим володінням ними

Як було зазначено у попередньому розділі, правова регламентація сфери цивільної авіації мала довгий та тернистий шлях. Так, наприклад, дана галузь

розпочала свій розвиток не з повітряних суден, а з практичного застосування повітряних куль під час франко-пруської війни ще у XIX столітті. Логічним заключенням закріплення нормативно-правового забезпечення здійснилося завдяки Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна. Серед іншого, знайшло своє відображення положення щодо права на придбання повітряного судна та механізм забезпечення подальшого володіння ним. Ці визначення знайшли своє відображення у статті 1 зазначеної вище Конвенції. Перейдемо до детальної характеристики цих положень.

Також не варто оминати той факт, що Конвенція не має на меті вказівку щодо того, якою саме законодавчою базою буде відбуватися регулювання тих норм, які з'являються при появі та передачі прав на повітряне судно. Також не висвітлюються особливості проблеми вибору між різними доктринами. Що, на нашу думку, є великою прогалиною, адже тягне за собою велику колізійну проблематику. Після переліку тих прав, які держава-підписант зобов'язана визнати відносно повітряного судна, знаходимо невелике застереження, яке повідомляє, що лише у тому випадку, що такі права були визнані Сторонами та були внесені у публічний реєстр відповідно до законодавчої бази держави, у якій була здійснена реєстрація повітряного судна [45, с. 4].

Стаття 1 Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна містить основний вичерпний перелік положень. Кожна держави-учасниця зобов'язана визнати чотири види прав. Ці види прав описані та охарактеризовані таким чином, щоб детально висвітлити всі зіставні елементи зазначених інтересів. Варто зазначити, що зобов'язання кожної з держав, у першу чергу, проявляється у визнанні викладених у статті 1 положень. Пункт 1 статті, однак, не зобов'язує державу здійснювати забезпечення таких прав. На перший погляд здається, що таке положення є некоректним та упускається сама сутність, адже не включає перелік конкретних зобов'язань відносно дотримання, однак затверджується, що зазначений текст Конвенції є більш доцільним у тому вигляді, у якому він є.

Відповідно до пункту 2, наслідки таких зобов'язань для третіх сторін повинні узгоджуватися у відповідності із законодавством держави, у якій зареєстровано повітряне судно. Як наслідок, існує певне коло зобов'язань щодо забезпечення прав відносно третіх сторін, у випадку, якщо національне законодавство реєстрації повітряного судна вимагає такої примусової дії. Із іншого боку, відсутній конкретний список зобов'язань щодо процесу забезпечення дотримання прав між Сторонами договору. Таким чином це призводить до того, що видається можливим уникнути важкого та гострого питання щодо встановлення суми збитку, виробничого чи фінансового.

Перелік тих прав, які потребують нормативно-правового захисту, на наш погляд, не є доречним для пояснення, оскільки не потребують пояснення. Однією з причин включення до Конвенції право володіння повітряним судном відносно договору оренди терміном на шість місяців та більше пояснюється механізмом захисту інтересів авіакомпаній, які уклали договір оренди строком, зазначеним у договорі про довірче управління авіаційним обладнанням. У свою чергу підпункт «d» вказує на можливість переходу права власності на повітряне судно до авіакомпанії у разі виконання всіх зазначених раніше домовленостей.

Добровільний характер Конвенції вже був зазначений нами вище, як і фраза «у відповідності до закону» держави, яка домовляється на отримання прав на придбання повітряного судна. Варто ще раз зазначити, що положення відносно відповідності до закону має відношення не лише до національно правової системи, але і до національного законодавства держави, що здійснює договірний процес. Тут мова йде про колізійні особливості міжнародного права, коли перехід прав на повітряне судно здійснюється у відповідності місцезнаходження повітряного судна за межами юрисдикції держави реєстрації. У випадку відсутності зацікавленості та бажання здійснення інтересу до переходу прав на повітряне судно Стороною, місцезнаходженням в якій є зазначене повітряне судно, то не матиме місце створення дієвого права у відповідності до Конвенції, навіть якщо держава, на території якої

знаходиться повітряне судно вирішить визнати таке право у своїй власній муніципальній правовій площині.

Повітряне судно, яке буде продано фізичній особі іноземця, накладаються обтяження в країні реєстрації, при наступних умовах:

- одна з держав є учасницею зазначеної Конвенції;
- веде звітність;
- не заперечує право на реєстрацію обтяжень;
- здійснює свої домовленості відповідно до доктрини *Lex Rei Situs* міжнародного приватного права.

Ці питання розглядається більше у площині інтелектуальної зацікавленості, аніж практичної, оскільки більшість фінансових установ не мають бажання та інтересу розраховувати на зalog при процесі придбання повітряного судна таким шляхом.

У другому пункті Конвенції зазначається імперативна норма, яка представляє нормативно-правове забезпечення, яке буде відбуватися відповідно до національного законодавства тієї держави, яка здійснює домовленості відносно отримання права на придбання повітряного судна держави реєстрації. Проте не зазначено ніяких положень відносно впливу міжнародно-правових відносин між Сторонами. Таке положення, на нашу думку, було здійснено умисно, оскільки відсутня повсюдна практика захисту таких прав та положень, а також нагляд за дотриманням цих положень серед державами-учасницями Конвенції. Другою причиною є те, що в Конвенції відсутнє обов'язкове положення відносно внесення записів і в більшості держав, як от, наприклад, Сполучених Штатах Америки, незареєстрована передача являє собою дію, яка володіє юридичною силою, на період дотримання Сторонами зобов'язань визнавати зареєстровані права та обов'язки. У силу того факту, що застосування Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна під час фактичного у здійсненні сторонами договору, може мати для Сторін непередбачені обставини. Саме завдяки

цьому було прийнято рішення, що обмеження для третіх сторін будуть мати більший значущий ефект та більше корисності.

У свою чергу порядок укладання і отримання права на придбання повітряних суден з подальшим володінням ними має здійснюватися виключно за національним законодавством тієї держави, у якій було здійснено процес реєстрації повітряного судна. Ці аспекти будуть докладніше описані нами у наступних підрозділах.

Підписання та ратифікація Конвенції спрощує механізм міжнародного визнання прав на повітряні судна та надає великий спектр механізмів захисту встановлених зобов'язань. Звичайно варто зазначити, що Конвенція не надає повних гарантій такого забезпечення. Проте, такий механізм виявляється найбільш прийнятним серед усіх можливих, адже являється компромісом серед різноманітних точок зору національних законодавств держав та політик. Безумовно, є ще безліч прогалин у трактуванні та застосуванні Конвенції, деякі питання яка не регулює або регулює частково та занадто розпливчато. Однак, скільки би часу не витрачалося на вирішення міжнародно-правової проблеми, єдиного трактування та вирішення, яке б задовольняло всі точки зору, на жаль, поки що не існує. Отже, питання подальшого врегулювання зазначеного питання покладається на національні судові органи та внесення відповідних поправок до Конвенції, які можуть з'явитися у тому випадку, якщо буде встановлено факт такої необхідності.

Не дивлячись на прогалини у Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна, вона забезпечує механізм захисту інтересів, особливо у питаннях, пов'язаних із проблемою формування та удосконалення фінансування.

2.3. Права на володіння повітряним судном на основі договору лізингу

Більшість вітчизняних авіаперевізників здійснюють перевезення як пасажирів, так і багажу та вантажу на повітряними суднами із іноземною

реєстрацією. Значна вартість повітряних суден та іншого авіаційного обладнання, постійна сертифікація та перевірка відповідних умов технічного забезпечення, особлива форма експлуатації та технічного огляду – усі ці умови стали підґрунтям для появи специфічних умов укладання договорів із цим видом транспорту, які різняться з іншими правилами поводження щодо об'єктів цивільного обороту.

У цьому підрозділі буде детально описано механізм переходу прав та обов'язків від лізингодавця до лізингоодержувача щодо права на володіння повітряних суден.

Так, звичним у практиці договору лізингу є зазначення певних умов, за якими відбувається настання чи ненастання певної події у майбутньому. Ця практика, зокрема, була відома ще у стародавньому Римі. Для зазначеного договору у наш час вона набула значення традиції.

Так, попередні умови зазначаються для обох сторін і мають значення для подальшого надання документів на повітряне судно. У свою чергу лізингоодержувач зобов'язаний надати документ, який підтверджує здійснення платежу, який був зазначений сторонами раніше, а саме певну частину забезпечувального платежу та одну з перших лізингових сплат. У тому випадку, коли наявний факт виконання всіх попередніх домовленостей, лізингодавець має право передати повітряне судно та авіаційне обладнання. У цьому аспекті хибним виявляється твердження Р.П. Логвинчук про те, що лізинговий договір набуває чинності лише у момент приймання-передачі сторонами повітряного судна [46].

Це твердження у повній мірі не відображає специфічні особливості даного виду договору відносно авіаційного обладнання. Вступає в силу лізинговий договір у тому випадку, коли кожна із сторін підписує частину виконання попередніх зазначених обов'язкових умов.

У свою чергу лізингоодержувач зобов'язаний надати лізингодавцю весь пакет установчих документів, який включає наявні дані про бенефіціарів, менеджменту, фінансового стану або іншу інформацію, яку забажає отримати

лізингодавець відповідно до договору. Дана інформація може бути представлена і у момент підписання попереднього договору лізингу. Також лізингоодержувачу необхідно представити копії тих документів, які засвідчують особливу правосуб'єктність останнього. Серед таких документів виділяють сертифікат експлуатанта, особливі ліцензії на право перевезення пасажирів та вантажу. Бажання лізингодавця отримати повну інформацію від лізингоодержувача обумовлена тим фактом, що він, у свою чергу, не володіє бажанням нести відповідальність за невиконання або ж неналежне виконання лізингоодержувачем покладених на нього зобов'язань, адже, відповідно до законодавства багатьох держав, власник несе повну відповідальність за неналежне використання повітряного судна у випадку, якщо не буде законодавчо доведено, що дана експлуатація була здійснена іншою юридичною або фізичною особою.

Законодавство більшості держав [47, 48] передбачає встановлення узгоджених домовленостей між експлуатантами з одного боку та авіаційними властями з іншого на рахунок дотримання всіх правил безпечних польотів. Саме через те лізингоодержувач має узгодити текст зазначеного договору з відповідними уповноваженими органами, а саме з Державною авіаційною службою України. Склалася традиція, що лізингоодержувач також надає письмові документи щодо узгодження цього положення лізингодавцю. Для таких гегемонів української авіаційної галузі, як от «Міжнародні авіалінії України», «ВіндРоуз» та «Біз Еірлайнс» така процедура узгодження є достатньо швидкою. У випадку, якщо єдиним підтвердженням відповідного узгодження договору є наявна реєстрація повітряного судна, що безпосередньо є предметом даного договору, зобов'язання узгодження договору відносять до «послідовних», а не до «попередніх».

Відповідно до договору лізингу, лізингоодержувач зобов'язаний надати уповноважену особу, так званого уповноваженого агента, який матиме юрисдикцію у питання вирішення спорів між сторонами договору. Однак така дія не убереже сторони від можливості отримання повісток, які передбаченні

Конвенцією про вручення за кордоном судових та позасудових документів або комерційних справ завдяки застереженням, які буди прийняті Україною у випадку розгляду спорів у національних судових органах [49]. Якщо ж сторонами було прийнято рішення вирішення спорів не у юрисдикції місця перебування лізингодавця, лізингоодержувач має право витребування такої дії від протилежної сторони у випадку, якщо не було прийнято такого ж застереження іншою державою. Можливість функціонування такого процесуального агента значно скорочує термін належного сповіщення лізингодавця відносно судового процесу, який може буди ініційований національною авіакомпанією.

Наступною попередньою умовою лізингодавця відносно лізингоодержувача є надання дійсних сертифікатів щодо належного страхування повітряного судна, яке було узгоджене сторонами договору. Внесення даного положення до вже наявних обов'язків пов'язана з тим, що після надходження повітряного судна до лізингоодержувача протилежна сторона може здійснити перегоночний політ з місця постачання до України. Після отримання літака, для підтвердження можливості лізингоодержувачем нести відповідальність у повному обсязі за вимогами третіх осіб, лізингодавець і потребує надання дійсних сертифікатів у переліку попередніх обов'язків.

Серед інших документів, які надаються лізингодавцю, відносять:

- лист до Євроконтролю відносно права лізингодавця контролювати здійснення оплати за аеронавігаційні збори щодо експлуатації повітряного судна, що було отримано. Бажання лізингодавця мати повну інформацію щодо заборгованості по повітряним суднам ґрунтується на статті 39 Кейптаунської конвенції. Вона, у свою чергу, зазначає право надавача громадських послуг заарештовувати та вилучати повітряне судно, відносно експлуатації якого не було сплачено аеронавігаційні та аеропортні збори, а також інше повітряне судно даного експлуатанта. Лише після повної сплати заборгованості знімається накладений арешт;

- виписка з реєстру цивільних повітряних суден України. Дана довіреність потребується навіть у тому випадку, що Правила реєстрації цивільних повітряних суден України [50] зазначають право власника проводити таку реєстрацію самостійно. Хоча у цьому випадку це унеможливить отримання необхідних для експорту документів льотної придатності;
- дозвіл на зняття реєстрації та експорту, який може бути виданий у формі, яка передбачена відповідно до Кейптаунської конвенції. Цікавим видається той факт, що, хоча, Україна і не є учасницею даної конвенції, лізингодавці мають цей договір на увазі у випадку ратифікації конвенції та можливості застосування відповідного Конвенцією дозволу.

Перехід права власності на повітряне судно, як правило, обтяжено зміною юрисдикції однієї держави до юрисдикції іншої зі всіма правовими наслідками. Такий перехід вказує на належність таких договорів до предмета міжнародного приватного права. Якщо за договором лізингу передбачено повернення повітряного судна лізингодавцю, то він як власник має право повністю ним розпорядитися на власний розсуд. Вирішальними в лізинговій угоді є ті положення, які врегульовують відносини між власником судна та авіакомпанією, що отримала право на експлуатацію саме цього авіалайнера. Положення встановлюють певну фінансову залежність лізингоотримувача на певний період і будуть залежати від видів договору лізингу.

У сторін договору лізингу різні економічні інтереси тому ми можемо встановити деякі елементи таких цивільно-правових зобов'язань: договору купівлі-продажу, застави, довірчого управління, взаємних розрахунків тощо. Метою лізингу є нормальна діяльність авіатранспортних компаній із залученням суден повітряного транспорту. Договір чітко врегульовує всі права й обов'язки сторін за договором і відповідальність сторін, він є консенсуальним, платним договором. Відповідно до ст. 806 Цивільного кодексу України, договір лізингу – це цивільно-правовий договір, згідно з яким одна сторона (лізингодавець) передає або зобов'язується передати другій

стороні (лізингоодержувачеві) у користування майно, що належить лізингодавцю на праві власності й набуте ним без попередньої домовленості з лізингоодержувачем (прямий лізинг), або майно, спеціально придбане лізингодавцем у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов (непрямий лізинг), на певний строк і за встановлену плату (лізингові платежі).

Лізинг повітряних суден побудований на елементах речового права, але елементи відносин лізингу мають зобов'язальний характер. Угода про лізинг повітряних суден за умови, коли лізингоотримувач і лізингодавець знаходяться в різних державах, є складним документом, де сторони намагаються захистити свої права в спірних ситуаціях, що можуть виникнути в ході виконання такого договору. Лізингодавець передусім ставить питання про технічне обслуговування та ремонт повітряного судна, його реєстрації, укладення страхових угод, порядок повернення судна після закінчення угоди, порядок і розміри лізингових платежів, а також відповідальність авіакомпанії за невиконання або неналежне виконання умов договору. Лізингоотримувач звертає увагу на закріплення в угоді максимально широких прав щодо використання повітряного судна під час повітряних перевезень.

Фінансовий лізинг. За таких умов техніка переходить у повне відання авіакомпанії-лізингоотримувача на термін визначений угодою, як правило, 10–20 років. Протягом цього строку лізингоотримувач виплачує встановлені платежі визначеними долями й у встановлений термін. Після спливу строку та повної виплати платежів техніка може перейти у власність лізингоотримувача після виплати залишкової вартості. За таких умов прибуток і ризику, пов'язані з володінням та експлуатацією повітряного судна, передаються лізингоотримувачу. Різновидом фінансового лізингу є так званий «зважений лізинг» (leverage lease), коли участь в угоді, крім лізингоотримувача та лізингодавця, бере кредитор. Саме кредитор забезпечує довготривале фінансування.

Найбільш поширеним зараз є експлуатаційний (операційний) лізинг. У межах операційного лізингу авіакомпанія користується повітряним судном протягом меншого терміну (5–7 років). Операційний лізинг не включається до балансу авіакомпанії, на відміну від фінансового, що є дуже важливим для авіакомпаній, що мають не найкращий фінансовий стан. Він є більш гнучкою формою міжнародного лізингу під час планування парку повітряних суден. Додатково лізингові компанії надають широке коло послуг як із технічного обслуговування, так і з надання фінансово-маркетингових консультацій.

Другим різновидом лізингу є оперативний лізинг. Завдяки оперативному лізингу авіаперевізники можуть покрити свої потреби в залученні додаткових повітряних суден для сезонних або інших тимчасових перевезень. Основними особливостями оперативного лізингу є відносно короткий термін угоди, що дає змогу лізингодавцю багато разів здавати повітряне судно не тільки в термін його льотної придатності, а й протягом менших календарних проміжків; лізингодавець при цьому несе відповідальність за страхування, ремонт і технічне обслуговування повітряного судна; лізингодавець несе ризики поломки та втрати повітряного судна тощо. Укладення такого виду договору лізингу не призводить до зміни власника повітряного судна, власником залишається лізингодавець, він же володіє сертифікатом льотної придатності, що виданий у державі, де зареєстровано повітряне судно. Лізингодавець несе й інші витрати, що пов'язані з експлуатацією повітряного судна. За понесеними витратами оперативний лізинг значно витратніший для лізингоотримувача, ніж фінансовий.

Поширеним видом операційного лізингу є так званий «мокрый лізинг» (wet lease), за яким повітряне судно надається в лізинг разом з екіпажем. Однією із суттєвих умов такого договору є застереження про мінімально гарантований наліт годин протягом місяця та чиста вартість льотної години експлуатації повітряного судна. З прибутку, який отримує лізингоотримувач, він сплачує всі лізингові платежі, несе поточні витрати. Деякі угоди фінансового лізингу передбачають можливість переходу такого судна у

власність лізингоотримувача, якщо вони визначають ціну такого літака після завершення дії лізингової угоди. Інші лізингові угоди за терміном своєї дії співпадають з терміном повної зношеності повітряного судна (20–25 років).

У практиці авіап перевезень широко поширені «сухий» і «мокрый» лізинг (wet leasing and dry leasing). За умовами «сухого» лізингу, лізингоотримувач бере на себе несення всіх витрат щодо обслуговування судна, проведення всіх видів робіт з обслуговування, ремонту, сплати розхідних матеріалів, а також страхування. Згідно з «мокрим» лізингом, більшість обов'язків щодо повітряного судна залишається за лізингодавцем, а саме: експлуатація судна здійснюється своїм екіпажем; він же проводить обслуговування, ремонт і страхування повітряного судна; він забезпечує паливно-мастильними матеріалами. Лізингоотримувач надає лише під час експлуатації свої коди та позивні.

На вимогу ІКАО в угоді про передачу повітряного судна на умовах лізингу повинні бути зазначені три основні категорії учасників: експлуатант повітряного судна (operator); держава експлуатанта (State of operator); країна реєстрації (State of registration). Власники повітряного судна, здаючи його в лізинг іноземному перевізнику, часто бажають зберегти за ним національну реєстрацію. Як вирішити питання про обов'язки та функції держави-реєстратора, яка майже не може вплинути на це судно? Це питання вирішено в 1980 році, коли були внесені поправки до ст. 83 Чиказької конвенції. На той час у світі експлуатувалося багато повітряних суден за межами держав їх національності. Це створювало багато складнощів особливо під час визначення відповідальності.

Щоб передати права й обов'язки стосовно судна, що передано в лізинг від держави реєстрації до держави, перевізник якої прийняв повітряне судно в лізинг, Асамблея ІКАО прийняла поправку 83 «Передача певних функцій та обов'язків», що набрала чинності 20 червня 1997 року. Сутність поправок зводиться до того, що в разі експлуатації повітряного судна тією авіакомпанією, що має місце знаходження, реєстрації або діяльності поза

межами держави реєстрації повітряного судна, держава реєстрації може передати державі авіакомпанії всі або частину своїх функцій та обов'язків як держави реєстрації. Така передача повинна бути оформлена шляхом підписання двосторонньої угоди визначеними державами, де зазначені будуть ті функції та обов'язки, відповідно до ст. ст. 12, 30, 31 і 32 Чиказької конвенції 1944 року, що можуть бути передані частково або в повному обсязі. Якщо не відбулася передача таких функцій та обов'язків державі-експлуатанту, це має бути зазначено в угоді та відповідальність продовжує нести держава реєстрації.

Угоди про передачу функцій та обов'язків повинні бути зареєстровані в Раді ІКАО, яка офіційно інформує інші держави-сторони ст. 83 або держави-сторони угоди офіційно інформують безпосередньо інших учасників ст. 83, яких може стосуватися передача прав та обов'язків. Держави, що ратифікували цю поправку, повинні визнавати державу-експлуатанта як таку, що підміняє державу реєстрації в межах тих обмежень, що визначені угодою.

Прийнята ст. 83 до Чиказької конвенції 1944 року надає право державам учасникам скласти із себе відповідальність за дотримання покладених на них функцій та обов'язків у сфері правил польотів, експлуатації радіообладнання, визнанні льотної придатності повітряного судна, чинності свідоцтв на членів екіпажу та покласти на ту державу, де повітряне судно експлуатується. Усе це дає стимул для розвитку лізингових та орендних відносин у сфері міжнародних авіаційних перевезень, крім цього, держави беруть на себе зобов'язання не створювати на національному рівні перешкод для розвитку лізингу повітряних суден.

У ході укладення договору сторони самостійно визначають його зміст, що цілком відповідає принципу автономії волі, що є одним із основних у міжнародному приватному праві. Сторони застосовують не тільки національне законодавство сторін, а й положення міжнародно-правових актів, міжнародну практику щодо передачі суден у лізинг. Законодавство України не містить прямих заборон на отримання повітряних суден за кордоном для

експлуатації українськими авіакомпаніями, випадки укладення таких угод зустрічаються на практиці. Крім укладеного договору лізингу повітряного судна, для початку його експлуатації необхідно визнати льотну придатність судна на підставі законодавства України, держави, де буде експлуатуватися це повітряне судно. Компетентні авіаційні органи України проводять сертифікацію повітряного судна, що взято в лізинг, і видають дозвільні документи, що посвідчують право українського авіаперевізника на безперешкодну експлуатацію судна на території України.

Авіаційний лізинг в Україні розвивається недостатньо активно, він має свої як позитивні, так і негативні моменти. Негативні наслідки виражаються в такому: обмежений доступ авіакомпаній до інвестицій; відчувається брак висококваліфікованих спеціалістів, що мають досвід у міжнародному лізингу авіатехніки, мають досвід взаємодії з іноземними лізингодавцями; недостатньо розвинена правова база для укладення й виконання договорів щодо міжнародного лізингу. До позитивних моментів у розвитку лізингових відносин можна зарахувати таке: авіакомпанії можуть отримати нові джерела доступу до міжнародного фінансування; створюється практика спрощення процедури доступу до міжнародних джерел фінансування; приймаються міжнародні угоди, спрямовані на регулювання лізингових відносин; відмічається тенденція до збільшення строків лізингу. Розвиток лізингових відносин в авіаційній сфері вимагає подальших досліджень. Держава має брати більш активну участь у розвитку лізингових відносин шляхом стимулювання такого виду міжнародного співробітництва.

Щодо розірвання договору лізингу, можна зазначити, що припинення договору у разі відсутності взаємної згоди на те сторін можливо лише за наявності рішення Арбітражного суду або шляхом відмови від виконання умов договору в односторонньому порядку у випадках, коли така відмова передбачена законодавством або самим договором (наприклад, в разі істотного порушення договірних зобов'язань контрагентом).

Якщо Договір лізингу буде розриватися за рішенням суду, то до того, як вимагати припинення договору лізингу в Арбітражному суді, лізингодавець повинен пред'явити вимогу про виконання лізингоодержувачем своїх зобов'язань у вказаний термін і належним чином. Якщо Арбітражному суду не буде представлено доказ направлення такого повідомлення лізингоодержувачу, він відмовить у припиненні Договору лізингу.

Лізингодавець повинен розглянути питання про місце розгляду справи, яке буде найбільш підходящим для цілей витребування повітряного судна. Зазвичай сторони Договору лізингу відносять Спори до юрисдикції міжнародних арбітражів або іноземних державних судів, таких як англійські суди і суди Нью-Йорка. Незважаючи на вибір іноземного права для регулювання Договору лізингу та передачу Суперечок на розгляд до іноземних судів / арбітраж, існує ризик того, що Арбітражні суди віднесуть розгляд таких суперечок до своєї виключної компетенції [36, с. 93].

Тому зазвичай у Лізингодавця є три варіанти для вирішення спору:

- (a) Міжнародний арбітраж (якщо такий варіант передбачений в Договорі лізингу);
- (b) Іноземний суд;
- (c) Арбітражний суд [42, с. 211].

При виборі одного з варіантів лізингодавцю слід взяти до уваги наступне. Можливість приведення у виконання іноземних арбітражних рішень та рішень іноземних судів у власній країні. Якщо арбітражне рішення або рішення державного суду («Рішення іноземного суду») про витребування повітряного судна винесено за кордоном, але саме повітряне судно знаходиться в країні лізингодавця, виникне необхідність у визнанні та приведення у виконанні арбітражним судом такого арбітражного рішення або рішення іноземного суду. Процедури приведення до виконання арбітражного рішення і рішення іноземного суду можуть бути різними. Як правило, рішення іноземного суду може бути визнано і приведено у виконання тільки в тому

випадку, якщо існує угода між державою, в якому було винесене дане рішення іноземного суду.

Для того, щоб Арбітражне рішення / Рішення іноземного суду було визнано і приведено у виконання, сторона арбітражного / судового розгляду повинна подати заяву про визнання і приведення у виконання Арбітражного рішення.

Після того, як Повітряне судно витребувано з володіння лізингоодержувача, лізингодавець / власник Повітряного судна повинен вирішити питання, пов'язані з вивезенням повітряного судна, отриманням дозволу на використання повітряного простору для транспортування Повітряного судна, а також пройти перевірку в податкових / митних органах. Після розірвання договору лізингу права володіння лізингоодержувача на повітряне судно автоматично анулюється.

РОЗДІЛ 3.
ВИЗНАННЯ ПРАВ НА ПОВІТРЯНЕ СУДНО ЗГІДНО З
НАЦІОНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

3.1. Порядок продажу повітряних суден за законодавством України

На сьогоднішній день велика увага приділяється процесу купівлі-продажу будь-яких товарі, не залежно від їх призначення. Особливо, що стосується товарів, характерними особливостями яких є велика вартість обладнання та експлуатації, важливість надійного та безпечного функціонування, що залежить лише від нормативного технічного утримання та обслуговування, яке може буди здійснено лише спеціальними сертифікованими та ліцензованими особами. Усі ці риси притаманні такому виду транспорту як повітряні судна. Саме завдяки цим особливостям була встановлена спеціальна практика укладання договорів, яка полягає у дотриманні із зазначеними об'єктами відповідних умов.

Під час процесу укладання між сторонами договору купівлі-продажу або про передачу права власності на авіаційне обладнання та матеріали відповідно, або про право користування повітряним судном завершальним етапом є завершення процесу переговорів. Даний процес можна розділити на декілька етапів, серед яких варто виділити наступні:

- 1) прийняття стороною домовленостей щодо придбання повітряного судна або отримання права на його відповідно до договору лізингу;
- 2) укладання сторонами відповідного попереднього договору, у якому буде зазначено зобов'язання сторін, а саме: протягом зазначеного терміну укласти відповідний основний договір щодо купівлі-продажу на умовах, які б не суперечили попереднім домовленостям. Підписання даного договору відбувається одночасно із оплатою так званого забезпечувального депозиту. У деяких джерелах забезпечувальний

депозит іменується як «первинний платіж» або платіж в умовах постачання.

- 3) укладання безпосередньо основного договору, в якому чітко зазначаються попередні обов'язки сторін (так звані «обов'язкові попередні умови»). тільки у випадку, коли сторони виконали узгоджені попередні домовленості, набуває чинності основний договір купівлі-продажу повітряного судна. У той час, як момент набуття чинності договору співпадає з фактичною передачею повітряного судна у власність чи у користування, можна сміливо стверджувати про особливий характер та процес укладання основних договорів, які мають виконуватися в момент укладання. У наукових джерелах ця дата називається датою закриття транзакції та визначається сторонами за домовленістю. Беручи до уваги те, що літак та авіаційне обладнання являють собою складні технічні прилади і кожне можливе виявлення будь-яких порушень або невідповідності технічного стану умовам продажу є джерелом переривання умов договору, дата закриття договору визначається як «на дату або біля неї».

За загальноприйнятими нормами договір може бути укладений у довільній формі, якщо відповідні умови не встановлені законом.

Закріплюючи вимоги стосовно нотаріального посвідчення та державної реєстрації зазначених договорів купівлі-продажу на рахунок повітряних суден та суміжних приладів, Цивільного Кодексу України (далі – ЦК України) не встановлює відповідних вимог відносно купівлі-продажу іншого майна. Однак, у статті 208 ЦК України зазначено загальну вимогу щодо форми правочинів, які укладають юридичні особи між собою, а саме – письмова. Можна сміливо стверджувати, що відповідно до законодавства України, усі договори купівлі-продажу авіаційного обладнання та повітряних суден здійснюються лише у письмовій формі.

Оскільки у наш час переговорний процес не передбачає знаходження відповідних сторін у одній кімнаті та за одним переговорним столом, змін

потерпів і сам процес підписання договорів, а саме: кожна сторона має право підписати договір не покидаючи свого власного офісу, лише сканувати сторінки з власним підписом та відправити її електронним та/або кур'єрським сервісом доставки протилежній стороні. Саме через це у договорі купівлі-продажу передбачена окрема сторінка для підпису для кожної із сторін. Якщо було прийняте рішення укласти або підписати основний договір купівлі-продажу, сторони обмінюються один із одним саме даною сторінкою, не надсилаючи увесь договір, адже він є у кожної зі сторін у електронному вигляді. Це являє собою момент підписання частинами, адже сторони підписуються не на одній сторінці договору, а на різних відповідно.

Можна сміливо стверджувати, що дана процедура купівлі-продажу не суперечить чинному законодавству України, оскільки відповідає встановленим принципам свободи договору, підприємницької діяльності та автономії волі відповідних сторін.

У свою чергу ЦК України встановлює одну основну вимогу щодо договору купівлі-продажу між юридичними особами – укладення договору у письмовій формі, у свою чергу дає можливість підписувати договір за допомогою обміну акцепту або ж оферти. Це означає, що ЦК України не зазначає укладання договору купівлі-продажу лише у єдиному примірнику. Відповідно до статті 31 Закону України «Про міжнародне приватне право», форма правочину повинна відповідати чинним вимогам того права, що безпосередньо застосовується до змісту правочину. У свою чергу договір купівлі-продажу повітряних суден та авіаційного обладнання здійснюється у іноземних контрагентів, що передбачає застосовування норм іноземного права до зазначеного типу договору.

Господарський Кодекс України (далі – ГК України) у свою чергу також передбачає врегулювання договірних відносин. У цьому аспекті особливої уваги заслуговує факт відсутності нормативного визначення господарських договорів. У свою чергу це призвело до принципів розбіжностей між ЦК України та ГК відповідно [51].

Відсилаючи до господарських договорів, нормативні положення яких зазначені у ЦК України, ГК України акцентує увагу на необхідності враховувати особливості, передбачені ГК України та іншими нормативно-правовими актами переважно до підписання договорів купівлі-продажу. Відповідно до статті 181 ГК України, до зазначених особливостей відносять обов'язкові вимоги щодо оформлення договору купівлі-продажу у якості єдиного документу, який підписується сторонами та скріпленого печатками. Із іншого боку, ГК України допускає можливість укладання господарських договорів у більш спрощеному форматі, тобто у процесі обміну листами, шляхом факсограми, телеграмами, телефонограмами тощо, а також підтвердженням прийняття до виконання замовлень.

За словами Боднар Т.В., використовуючи різні терміни у ЦК України та ГК України законодавець визначає порядок та процедуру укладання договорів купівлі-продажу саме під терміном «укладання» у ГК України. Усе це становить сукупність та визначену послідовність дій учасників господарських відносин на рахунок узгодження та визначення змісту договору купівлі-продажу та законодавчого дотримання нормативних процедур, логічним результатом яких і є саме укладання договору [52, с. 59-60].

Як було зазначено раніше, попередній договір має мати всі визначені положення основного договору купівлі-продажу.

У статті 635 ЦК України встановлено, що попереднім є той договір, у якому сторони мають зобов'язання у певний термін укласти основний договір у майбутньому, на тих самих умовах, що були зазначені у попередньому договорі. Саме ці умови у попередньому договорі є основою основного договору купівлі-продажу повітряного судна. Попередній договір, у свою чергу, укладається у формі, визнаній для основного договору. У випадку, якщо сторонами не було визнано форму для основного договору – виключно у письмовій формі. Попереднім договором відповідно до українського законодавства не вважаються протокол про наміри сторін, якщо у ньому не

було зазначено волевиявлення сторін та наміри надати такому виду договору юридичної сили попереднього договору.

У статті 182 ГК України встановлено, що відповідні щодо укладання попередніх договорів купівлі-продажу регулюються положеннями ЦК України з урахуванням тих особливостей, які зазначені у ГК України. До зазначених особливостей відносять імперативну норму щодо намірів сторін, які не визначаються попереднім договором і не можуть призводити до юридичних наслідків.

Таким чином можна сміливо стверджувати, що документи, якими керуються вітчизняні юридичні особи при укладанні договору купівлі-продажу повітряних суден та відповідних авіаційних обладнань йдуть у розріз один із одним, встановлюючи різний механізм врегулювання. У свою чергу українська авіакомпанія не може не враховувати імперативні норми, зазначені у ГК України, адже закон України «Про міжнародне приватне право», який, у свою чергу, надає право сторонам обирати відповідні права, застосовані до їхніх правовідносин, дає можливість не обмежувати дії імперативних норм законодавства України, які регулюють зазначені правовідносини не залежно від того права, яке підлягає застосуванню.

У випадку виявлення спорів щодо угоди про наміри, українська сторона не може бути абсолютно впевненою, що прийнята нею угода про наміри буде визнана у майбутньому договором, що, у свою чергу, породжуватиме юридичні наслідки.

За визначенням Д. Банкера, за найсприятливіших умов було б набагато доцільніше розглядати угоду про наміри під призмою зовсім іншого терміну, як от, наприклад, пропозиція чи лист щодо обов'язків або меморандум про порозуміння [53, с. 66]. На практиці ж, у кожній із сторін виникають обов'язки, які вона буде виконувати у випадку, якщо вони зазначені у попередньому договорі.

Із іншої сторони Д. Ханлі констатує, що попередній договір можна розглядати як зобов'язуючий лише у випадку оплати забезпечувального

депозиту, та не зобов'язуючим при умові відсутності зазначеного обов'язку [54, с. 27]. Однак, така думка, здається, має більше теоретичне значення, аніж практичне, оскільки лише у випадку сплати забезпечувального депозиту виникає підстава для резервування повітряного судна за певною авіакомпанією, яку у майбутньому розглядають як потенційного покупця.

Значення зобов'язуючої нормативної сили попереднього договору підсилюється Авіаційною робочою групою, яка підкреслює, що лише в цьому випадку можна констатувати укладання договору, який можна зареєструвати відповідно до Кейп-Таунської конвенції [55, с. 66] відповідно до міжнародного реєстру у формі умовної міжнародної гарантії у випадку, якщо національна реєстрація виступає у якості суміжного фактору відповідно до 3 (1) статті Кейп-Таунської конвенції, та буде мати місце відповідний обов'язок відносно зняття умовної міжнародної гарантії у випадку, якщо за відповідних обставин угода не може бути закритою.

Дана Конвенція має місце тоді, коли відповідний боржник перебуває на території держави-учасниці Конвенції. Отже, у випадку, якщо українська компанія матиме намір придбати повітряне судно або суміжне авіаційне обладнання, яке було вироблено в Сполучених Штатах Америки, сплативши забезпечувальний депозит, вона буде виступати у якості кредитора, у той час американська компанія – боржник. У цей же час вітчизняна компанія зобов'язана зареєструвати умовне міжнародне обтяження, адже ця дія у подальшому може захистити інтереси компанії під час спорів із продавцем.

Наступна проблема, яка має місце у разі укладання договору купівлі-продажу – це оплата забезпечувального депозиту відповідно до попереднього договору. Даний депозит сплачується у якості точної гарантії належного виконання зобов'язань відповідно до майбутнього договору. Як наслідок, відбувається процес резервування повітряного судна та авіаційного обладнання, що виступає у якості предмета попереднього договору.

За для здійснення платежу відповідно до попереднього договору, українська сторона зобов'язана зробити його переклад на українську мову.

Відповідно до вітчизняного законодавства, встановлений вичерпний перелік тих фінансових операцій [56], які авіакомпанія має право виконувати в іноземній валюті за межами країни. Варто зазначити, що забезпечувальний депозит не являє собою плату за продукцію, адже компанія не отримує з нього фінансових коштів, а лише гарантує у цьому випадку належне виконання покладених на себе зобов'язань.

На нашу думку, для врегулювання даних положень законодавцям варто спростити процедуру укладання даного договору, адже це дасть можливість українським авіакомпаніям зосередити свої зусилля на виконанні самих договорів, а не концентрувати увагу на постійних процедурах отримання дозволів на їхнє укладання.

3.2. Порядок реєстрації повітряних суден згідно національного законодавства України

Можна вірити або ж можна вважати, що це певна помилка у законодавстві, однак відповідно до чинного ЦУ України повітряне судно вважається нерухомою річчю. Так, у статті 181 ЦК України зазначено, що повітряне судно, як і морське судно, судна внутрішнього плавання, космічні об'єкти, а також річі, які зобов'язані бути зареєстровані згідно національного права, вважаються нерухомими речами.

Цікавим видається момент, що згідно літери закону, право на володіння повітряним судном розглядається під призмою особливої значущості для держави і, як наслідок, накладається особливе зобов'язання на рахунок реєстрації таких об'єктів [44, с. 613-620].

Реєстрація повітряних суден згідно українського законодавства здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Після реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України визначається національна приналежність такого літака до держави. Уваги заслуговує той факт, що процес реєстрації не надає права власності на дане

повітряне судно фізичній чи юридичній особі, а лише констатує процес контролю та експлуатації повітряного судна відповідними органами цивільної авіації України.

До документу реєстрації вноситься особлива інформація щодо повітряного судна та його власника на основі відповідної заяви про реєстрацію, у деяких випадках – перереєстрацію. Із моменту реєстрації у національному реєстрі повітряного судна, його попередня реєстрація вважається недійсною. У тому разі, якщо повітряне судно знаходиться на реєстрації в Кодексі іншої держави, дане внесення повітряного судна заборонено відповідно до чинного законодавства до моменту, коли не буде зроблено анулювання реєстрації у закордонному реєстрі. Орган Державної реєстрації може відмовити фізичній або юридичній особі у процесі реєстрації на підставі, якщо повітряне судно не відповідає як міжнародним, так і національним умовам щодо безпеки та експлуатації повітряних суден, охорони навколишнього середовища або іншим вимогам, які встановлені уповноваженим органом.

Керівником уповноваженого органу або його замісником підписується посвідчення щодо реєстрації повітряного судна, документ про вилучення даного об'єкта з державного реєстру, повідомлення про надання виключних реєстраційних та державних знаків та непостійне посвідчення щодо обліку даного повітряного судна, ставиться відповідна печатка з гербом. У той же час заявник зобов'язується сплатити відповідний збір за виконану процедуру реєстрації або перереєстрації [57].

Як вже зазначалося раніше, після моменту реєстрації повітряного судна у Державному реєстрі, літаку надається спеціальні розпізнавальні знаки реєстрації. Так, для України це позначки UR. Цікаво, що без даних розпізнавальних знаків здійснення польотів забороняється. Можна сміливо стверджувати, що головна мета реєстрації повітряних суден має на меті набуття знаків національної приналежності відповідно до вимог Чиказької конвенції [14].

Нижче ми розглянемо умови реєстрації повітряних суден відповідно до затверджених вимог законодавства інших держав. Так, наприклад, такі правила відомі під аббревіатурою FAR 15, які були затверджені Федеральною адміністрацією з цивільної авіації, у той час як у Європейських країнах діє EASA Part 145 Європейської агенції з безпеки цивільної авіації відповідно. Норми та правила щодо реєстрації є схожими, але не ідентичними, що викликає колізії у моментах, коли в одній державі повітряне судно вважається повністю відповідним до всіх чинних вимог щодо експлуатації, а в інших – ні. Однак, відповідно до 33 статті Чиказької конвенції, кожна держава-учасниця визнає факт видання ліцензії повітряного судна, виданий іншою державою. У той же час, це не означає можливість допуску повітряного судна з іноземною реєстрацією до експлуатації у будь-якій державі-учасниці Конвенції. Іноземне повітряне судно, яке пройшло сертифікацію, має право лише на здійснення нерегулярних рейсів на територію даної держави. Тільки за наявності спеціального дозволу держави можуть бути здійснені регулярні рейси на зазначену територію або ж над зазначеною територією.

Згідно статей 5-7 Чиказької конвенції [14], каботаж, тобто здійснення повітряних перевезень в межах будь-якої держави повітряними суднами з іноземною реєстрацією – забороняються. Це прийнято вважати «рамковими» нормами, оскільки деякі держави на взаємовигідних умовах здійснюють політику «відкритого неба», що означає повний або частковий дозвіл на каботаж повітряним суднам із іноземною реєстрацією. Наприклад, держави-члени Європейського Союзу мають право здійснювати авіаперевезення між собою. Згідно поправці, яка набула чинності у 1997 року, держави-члени Чиказької конвенції [14] володіють правом заключення одна з одною певних двосторонніх угод щодо експлуатації повітряних суден, які зареєстровані в одній державі, але експлуатуються в іншій. У цьому аспекті уваги заслуговує той факт, що частина зобов'язань держави, де було зареєстровано повітряне судно, передається державі, яка експлуатує дане повітряне судно. Мета таких умов для авіакомпаній полягає у тому, що вони мають право використовувати

дане повітряне судно з іноземною реєстрацією, але проводити процедури сертифікації та технічного обслуговування на території своєї держави.

Як зазначалося раніше, відповідний національний орган із питань цивільної авіації не видає будь-яких письмових документів на рахунок права власності на повітряне судно. У цьому випадку всі данні щодо реєстрації повітряного судна знаходяться на спеціальному сайті Державного реєстру.

Аби уникнути будь-яких розходів у процесі реєстрації повітряних суден деякі авіакомпанії та приватні особи використовують для авіап перевезень літаки із іноземною реєстрацією. Дуже часто таке повітряне судно реєструється на одному з карибських островів держав, які надають іншій стороні достатньо широкий спектр умов реєстрації повітряних суден.

3.3. Шляхи удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС

Відповідно до сьогоднішніх реалій, коли людство невідворотно прямує у бік глобалізаційних процесів, на одне з перших місць висувається питання швидкого пересування осіб із однієї держави в іншу, подолання значних відстаней у максимально короткий термін. У цих умовах ринок авіаційних перевезень стає одним із найперспективніших. За підсумками Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), до 2023 року попит на авіаційні перевезення зросте до найбільших своїх показників, а саме на 4-5%.

Говорячи про Україну, уваги заслуговує перспективи розвитку даної галузі, адже велика територія, чисельність населення, безперервні процеси урбанізації тощо є рушійними силами для розвитку цієї галузі саме на теренах нашої держави. Вдале використання цього потенціалу прослідковується і у відновленні економічних показників.

Перспективний розвиток ринку авіаційних перевезень у великих масштабах залежить від ефективного та вдалого державного регулювання, законодавчою базою якого є Повітряний кодекс України, Закони України

«Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» тощо. Важливим вектором розвитку державної політики також є механізм адаптування національного законодавства до вимог Європейського Союзу (далі – ЄС), ІКАО, Європейської конференції цивільної авіації (далі – ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (далі – ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Так, згідно 5 статті Повітряного кодексу України, механізм державного регулювання діяльності цивільної авіації прослідковується у наступних діях:

- створення та впровадження чималих заходів відносно забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- сприяння розвитку авіаційної діяльності, перевезень та обслуговування авіаційної техніки та обладнання, здійснення авіаційних робіт;
- планування та організація належного використання повітряного простору України.

Як вже зазначалося раніше, в Україні наявний великий потенціал для розвитку як пасажиропотоку, так і вантажних перевезень завдяки вигідному територіальному розташуванню на перехресті шляхів Європи та Азії [58]. У свою чергу наявність значної кількості сертифікованих міжнародних аеропортів у таких місцях як Київ, Одеса, Харків, Львів надає додаткові можливості як для розвитку авіаційної інфраструктури, так і для покращення транзитних перельотів пасажирів.

У цьому аспекті шляхи інтеграції України до міжнародного повітряного простору набувають особливого значення, адже обов'язковою умовою є імплементація та адаптація міжнародних та європейських норм до національного законодавства. У той же час прослідковується робота державного уряду задля цього, однак цих дій поки що недостатньо.

Так, Кабінет Міністрів України акумулює свої дії задля лібералізації авіаційних перевезень, аби адаптувати міжнародні стандарти у частинах безпеки перевезень, технічних стандартів та належної сертифікації учасників

ринку. Особливої уваги заслуговують положення нормативних документів, а саме: Концепція Державної програми розвитку аеропортів до 2023 року, яка була затверджена постановою Кабінету Міністрів від 30 грудня 2013 року.

Але питання інтеграція України в умовах «вільного неба» досі залишається відкритим. Так, остання запланована дата підписання договору була оголошена 11 лютого 2021 року, проте підписання не відбулося через низку політичних та економічних причин, які так і не були оголошені [59], хоча парафування угоди відбулося ще 28 лютого 2013 року.

Серед основних моментів неможливості королю відповідного процесу вітчизняні науковці приділяють увагу майже повній відсутності поетапного плану та цільної процедури інкорпорування міжнародних стандартів у вітчизняну нормативно-правову базу. Адже було ухвалено лише сім нормативно-правових актів, які стосуються сфери цивільної авіації у період 2014-2016 рр., хоча Угода передбачає інкорпорування 64 регламентів та директив ЄС. За підсумками вчених, Державна авіаційна служба могла б інкорпорувати відповідні регламенти до моменту підписання Угоди. Але на вимоги Міністерства юстиції України, які вимагають повного адаптування відповідних регламентів та директив до національного законодавства, а отже, їх зміни, це уповільнює або повністю унеможлиблює гармонізацію національного законодавства у сфері цивільної авіації [60].

Задля аналізу удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС варто зосередитися на умовах даного договору.

Так, у статті 1 розділу 1 зазначена мета договору, яка вказує на однакові правила та норми у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руку, забезпечення дотримання умов екологічної безпеки, захисту прав споживачів тощо для держав-членів договору. Задля забезпечення цих положень Угода зобов'язує належне виконання технічних вимог та адміністративних процедур. У свою чергу повітряний простір функціонує на умовах вільного доступу та прозорих умовах конкуренції [61].

У статті 6 зазначені положення щодо обов'язкового дотримання. Авіакомпанії зобов'язуються належно дотримуватися законів та норм на території іншої держави стосовно прибуття або відправлення повітряних суден на їх територію, експлуатацію чи навігацію. Усі зазначені положення відповідно до Угоди розповсюджується і як на пасажирів, екіпаж повітряного судна, так і на вантаж, що перевозиться.

У свою чергу повний обсяг прав зазначено у 16 статті розділу III зазначеної Угоди. Кожна держава-учасниця надає іншій Стороні відповідні права:

надання права перельоту над територією держави-учасниці без посадки повітряного судна;

- здійснення зупинки на території держави-учасниці, окрім випадків посадки на повітряне судно пасажирів, довантаження багажу, будь-якого вантажу чи пошти;
- здійснення зупинки на території держави-учасниці під час далекомагістральних рейсів із заздалегідь встановленим та ухваленим маршрутом із ціллю посадки на повітряне судно пасажирів, багажу, будь-якого вантажу чи пошти;
- інші права, регламентовані зазначеною Угодою.

У той же час нічого із вищеперерахованого не надає Україні право на дозвіл посадки пасажирів на повітряне судно, багажу, вантажу чи пошту.

Серед основних важливих елементів даної угоди для України вчені виділяють наступні: по-перше, підвищення рівня перевезень пасажирів та вантажів із державами-учасницями, тобто мається на увазі право вільного прильоту повітряних суден із європейською реєстрацією на територію України та, навпаки, можливість посадки вітчизняних літаків у будь-якому із європейських аеропортів; по-друге, надасть можливість залучити до вітчизняного ринку більшу кількість іноземних компаній що призведе до росту конкурентоспроможності національних авіакомпаній, що у свою чергу підвищить кількість рейсів між пунктами прибуття між державами-

учасницями в рамках системи відкритого неба і, що найголовніше, підвищить забезпечення безпеки у авіаційній сфері [62].

На нашу думку, шляхами удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС можуть бути наступні кроки:

- прояв більш активної політичної дії зі сторони України на рахунок підписання Угоди, який би проявляв себе у публічній адвокації, призначення уповноваженої особи;
- запрошення до лобіювання зазначеної Угоди Президента, Прем'єр-Міністра, Віце-прем'єр-міністра з питань євроінтеграції;
- залучення до безпосереднього підписання Угоди незалежних експертів або спеціалістів, представників держав-членів ЄС забезпечить процес виведення переговорів щодо підписання Угоди на інший рівень розголосу та оприлюднення, що, у свою чергу, пришвидшить процес підписання;
- акумулювання діяльності органів влади щодо питання імплементації положень та директив ЄС.

ВИСНОВКИ

Сучасні умови глобалізації, стрімкого розвитку науки та техніки, а також перманентні економічні процеси зумовили посилення правового регулювання майже всіх сфер людської діяльності, а особливо тих, які регулюють діяльність з великим колом суб'єктів та відповідальністю. Однією з таких галузей є авіаційна галузь, яка функціонує як єдина система з такими відносинами як міждержавні, комерційні та туристичні.

Генезис розвитку міжнародного повітряного права яскраво висвітлює проблематику удосконалення норм, які окреслюють правову основу режиму повітряного простору та діяльності цивільної авіації задля сталого розвитку та, найголовніше, задля забезпечення безпеки у сфері міжнародної аеронавігації. Так, процес встановлення нової правової системи відносно діяльності міжнародного повітряного права повинен у повній мірі відповідати принципу суверенності та рівності держав, можливості повного доступу до організаційного забезпечення міжнародних повітряних перевезень, який би відповідав інтересам широкого кола суб'єктів. Нажаль, сучасні реалії висвітлюють ті прогалини міжнародного нормотворчого процесу, які лише підсилюють політичний та економічний вплив інших учасників даних відносин. Це, у свою чергу, призводить до зниження рівня безпеки авіаційного сполучення як у сфері перевезення пасажирів, так і транспортування багажу та вантажу.

У науковій юридичній літературі під терміном правове регулювання розуміють один із засобів впливу на суспільні відносини з подальшою метою їх упорядкування та систематизування задля забезпечення інтересів держав та суспільства загалом. Одними з причин, які спричинили відповідні положення є постійний розвиток суспільства та науково-технічний прогрес. Саме для регулювання зазначених відносин було прийнято рішення прийняття та затвердження правових норм, які б забезпечували належне їх функціонування. У той же час відносини, які виникають у суб'єктів з питань регулювання

повітряного простору та його використання набувають характеру особливих, для яких має місце специфічне правове регулювання. Так, із однієї сторони ці відносини підпадають під юрисдикцію системи національного права, із іншою – під систему міжнародного правового регулювання. Уваги заслуговує також той факт, що цивільна авіаційна діяльність, у своїй більшості, регулюється саме відповідними підзаконними нормативно-правовими актами.

Міжнародно-правове регулювання у наш час забезпечується великою кількістю міжнародних нормативно-правових актів, серед яких особливої уваги заслуговує Чиказька конвенція 1944 року, Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна 1948 року.

У даній роботі була охарактеризована та детально проаналізована Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна 1948 року, яка була розроблена юридичним комітетом ІКАО. Положення даної конвенції висвітлюють питання щодо права власності на повітряне судно, право купівлі-продажу даного судна, а також можливість появи права володіння повітряним судном на основі договору лізингу. Відповідно до положень зазначеної вище Конвенції, національне право держави має місце застосування та реалізації відносно повітряного судна у тому обсязі, якщо дане право було обумовлено Сторонами у попередньому договорі та у випадку, якщо це не буде суперечити публічному порядку форми даного договору.

Докладно проаналізувавши та висвітливши особливості Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна можна стверджувати, що однією з основних умов появи таких прав є факт реєстрації повітряного судна. Як зазначалося раніше, факт реєстрації повітряного судна не варто ототожнювати із правом володіння, оскільки це є несуміжними поняттями. Реєстрація – це лише надання повітряному судну державної приналежності, яку можна охарактеризувати так званою «національністю». У випадку, якщо не була проведена дана процедура реєстрації повітряного судна, не одна із держав не має право встановлювати зобов'язання відносно цього повітряного судна. У

цьому аспекті з'являється так званий термін «виключної» юрисдикції держави реєстрації повітряного судна.

У цьому аспекті особливої уваги варто приділити принципу «виключної» юрисдикції держави реєстрації повітряного судна у питання забезпечення авіаційної безпеки. Адже моменти незаконного втручання у здійснення діяльності повітряного судна, тероризм та інші акти набувають у наш час особливої значущості.

Можна сказати, що прослідковується тенденція неспівпадіння «національності повітряного судна» з фактичним зв'язком із прапором його держави. Що, у свою чергу, тягне проблеми для цілої авіаційної галузі у питаннях технічного обслуговування повітряного судна, його сертифікації та забезпечення авіаційної безпеки.

Таким чином можна сказати, що важливим кроком буде покращення механізму правового регулювання з питань реєстрації повітряних суден як на міжнародно-правовому рівні, так і на національному, зокрема України.

У свою чергу Повітряний кодекс України містить багато пов'язаних між собою норм-дефініцій, які регулюють питання діяльності цивільної авіації та її організації. Варто зазначити, що це є єдиним кодифікованим нормативно-правовим актом, який регулює ті відносини, які повинні забезпечити належне використання повітряного простору повітряними суднами. У цьому аспекті дані норми утворюють так звану систему поліфункціонального призначення, яка регулює суспільні відносини саме у галузі цивільної авіації. На нашу думку, цікавим видається те, що в системі правового регулювання переважають саме норми адміністративного права.

Говорячи про шляхи удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до Європейського Союзу, уваги заслуговує так званий договір про «відкрите небо», яке Україна намагається підписати ще с 2013 року. Сама ідея «відкритого неба» почала свою реалізацію ще у 2006 році. За словами Малєєва Ю.Н., даний акт являю собою не лише певну новелу в суверенній діяльності

окремої держави, але і у діяльності всієї галузі міжнародного повітряного права. Головна мета Договору передбачає можливість здійснювання регулярних та нерегулярних авіап перевезень пасажирів, багажу та вантажу у державу-учасницю даного Договору без обмежень щодо кількості польотів та вибору маршруту повітряного судна. Також даний Договір гарантує можливість реалізації даного права будь-якій авіакомпанії, яка зареєстрована та території держави-учасниці Договору. У свою чергу, відповідно до Договору, повітряний простір ніби розділяється на певні «блоки» у залежності не від національних кордонів, а від завантаженості повітряного руху.

Можна сміливо стверджувати, що шлях Євроінтеграції України до спільного авіаційного простору не буде обмежуватися лише підписанням договору про Спільний авіаційний простір. Мова йде про довготривалий та всеосяжний нормативно-правовий процес. У першу чергу нашій державі варто розпочати роботу щодо впровадження директив на норм, які мають місце в Угоді, розпочати зміну норм прийняття авіаційних зобов'язань, прийняти постанови Кабінету Міністрів України щодо вільного доступу до ринку наземного обслуговування, надати можливість укладання двосторонніх угод із іншими державами-учасницями Договору. Саме ті положення, які зазначені у Договорі, можуть стати вдалою можливістю для зміни авіаційного ринку, а саме дадуть Україні можливість для вільної конкуренції у цій галузі, і, як наслідок, забезпечать пересічному українцеві подорож небом.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародне публічне право : підручн. / [авт. кол.: В. М. Репецький, В. М. Лисик, М. М. Микієвич та ін.] ; за ред. В. М. Репецького. – 2-ге вид., стер. – Київ : Вид-во «Знання», 2012. – 437 с.
2. Mark W. Janis. An introduction to international law 61 (2d ed. 1993).
3. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М. : Междунар. отнош., 1986. 240 с.
4. Richter, Report submitted to the CITEJA, on Preliminary Draft Convention relating to aircraft mortgages (Oct. 1931).
5. Rhode Island C. Bank v. Danforth, 14 Gray 123 (Mass. 1859). Runyon v. Groshon, 12 N. J. Eq. 86 (1852).
6. Тимченко Л. Д. Международное право : учебн. / Л. Д. Тимченко. – Харьков : Изд-во «Консум», Ун-т внутр. дел, 1999. – 528 с.
7. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_159
8. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права : монографія / Г. В. Цірат. – Харків : Право, 2018. – 472 с.
9. Международное воздушное право. Кн. 1. / отв. ред. А. П. Мовчан. – М. : Наука, 1980. – 228 с.
10. Міжнародне право : словник-довідник / за заг. ред. Т. Л. Сироїд. – Харків : Вид-во «Юрайт», 2014. – 408 с.
11. Міжнародне право : навч. посіб. / за ред. М. В. Буроменського. – К. : Вид-во «Юрінком Інтер», 2005. – 336 с.
12. Бордунов В. Д. Международное воздушное право / В. Д. Бордунов. – НОУ ВКІШ "Авиабизнес" ; Изд-во "Научная книга", 2007. – 78-81 С.
13. Чешир, Дж. Норт, П. Международное частное право / пер. с англ. С. Н. Андрианова ; под ред. М. М. Богуславского. — М., Прогресс, 1982. – 543 с.

14. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в Чикаго 7 декабря 1944 г.) // Международное воздушное право. Кн.1. - М., Наука, 1980.- С. 280-316.
15. Абрамова, М. В. Ипотека морских судов, воздушных судов, космических объектов : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2003. — 127 с.
16. Кабатова, Е. В. Кабатова Е.В. Лизинг: правовое регулирование, практика. — М., ИНФРА-М, 1998. — 316 с.
17. Cooper J. C. The International Air Navigation Conference, Paris 1910.
18. The Journal of Air Law And Commerce. 1952. Vol. 19. No. 2. P. 127-143.
19. Герасимов Р.О. Розвиток міжнародно-правових принципів і норм у сфері забезпечення цивільної авіації: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 2008. 20 с.
20. Мовчан А.П. Понятие международного воздушного права// Международное воздушное право. Кн.1. С. 13-27.
21. Bayitch, Aircraft Mortgage, A Study of Comparative Law of the Western Hemisphere, 13 U. MIAMI L. REV. 424, 433 (1958).
22. Head, I.L. ADIZ, International Law, and Contiguous Airspace / I.L. Head // Alberta Law Review. – 1964. – Vol. 3. – P. 182–210.
23. Колосов Ю. Правовые вопросы безопасности гражданской авиации// Междунар. жизнь. 1974. №3. С. 67.
24. Васильев Н.И. Международные авиационные регламенты: юридическая природа и практическое применение: Автореф. дис.... канд. юрид. наук. М., 1981. – 117 с.
25. Гусар О. А. Культура безпеки в сфері цивільної авіації: адміністративно-правовий аспект // Юридичний вісник, 2019. № 51. с. 14
26. Перетерский И.С. Воздушное право. М., 1992. С. 8-10
27. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Документ ИКАО 9626. 2004. С. 3.0–2.

28. Cooper J.C. The International Air Navigation Conference, Paris, 1910 // The Journal of Air Law and Commerce. 1952. Vol. 19. № 2. P. 127 [Electronic resource]. – Access mode: [http://paperity.org/p/ - 84622603/the-international-air-navigation-conference-paris-1910](http://paperity.org/p/-84622603/the-international-air-navigation-conference-paris-1910)
29. Мильде М. Международное воздушное право и ИКАО. СПб.: Институт AERONHELP, 2017. С. 26.
30. Тимченко, Л. Quo vadis, Arcticum? Международно-правовой режим Арктики и тенденции его развития / Л. Тимченко. – Харьков: Основа. – 1996. – 376 с.
31. Баталов, А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Баталов Александр Александрович. – Москва, 2003. – 179 с.
32. Круглова, И.А. Правовой статус воздушного пространства на современном этапе: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Круглова Инна Александровна. – Москва, 2005. – 176 с.
33. Копылов, М.Н. Полеты над международными проливами / М.Н. Копылов // Наука и техника гражданской авиации: научно-тех. рефератив. сб. // ГосНИИ гражд. авиации. Сер. «Международное сотрудничество». – 1978. – № 2. – С. 4–8.
34. Field, A. International Air Traffic Control: Management of the World's Airspace / A. Field. – Oxford: Pergamon Press. – 1985. – 231 p.
35. Sand P. H., de Sousa Freitas J., Pratt G. N. An Historical Survey of International Air Law before the Second World War. McGill Law Journal. 1960-1961. Vol. 7, No. 1. Pp. 24-42
36. Honig J.P. The Legal Status of Aircraft. Springer. 2012. 218 p.
37. Филд, А. Международная практика организации и обслуживания воздушного движения / А. Филд / пер. с англ. – М.: Транспорт, 1989. – 256 с.
38. Степанюк А. А. Міжнародне приватне право : підручник. Харків : Кроссрод, 2008. - 696 с.

39. Международное воздушное право : учебник / А. И. Травников [и др.] / под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. – М. : Издательство Юрайт. – 2018. – 444 с.

40. Основы организации воздушного движения: учебник для вузов / А.Д. Филин, А.Р. Бестугин, В.А. Санников / под науч. ред. Ю.Г. Шатракова. – М.: Издательство Юрайт. – 2018. – 515 с.

41. Тарханов, И.Е., Михалев, В.Н. Международное морское и воздушное право / И.Е. Тарханов, В.Н. Михалев. – Л.: ВМА. – 1987. – 304 с.

42. Перетерский, И.С. Воздушное право / И.С. Перетерский. – М., 1923. – 140 с.

43. Авиация: Энциклопедия / под. ред. Г.П. Свищева. – М.: Научное издательство «Большая Российская Энциклопедия», ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского, 1994. – 736 с.

44. Цивільний кодекс України: Коментар / За заг. ред. Є. О. Харитонов, О. М. Калітенко. – Одеса : Юридична література, 2003. – 1080 с.

45. Minutes, Brussels Meeting, Legal Committee, ICAO Doc. 4611, p. 4. See also, Comments received from Government of Norway, ICAO Doc. 5088.

46. Логвинчук Р.П. Стадії укладення договору лізингу / Р.П. Логвинчук // Держава і право. — 2010. — № 47. — С. 360-364. — Бібліогр.: 5 назв. — укр. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://dspace.nbu.gov.ua/handle/123456789/33972>.

47. Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0558-10#Text>.

48. COMMISSION REGULATION (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane. Official Journal of the European Union. [Electronic resource]. –

Access mode: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0859>.

49. Конвенція про вручення за кордоном судових та позасудових документів у цивільних або комерційних справах від 19.10.2000 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_890#Text.

50. Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#Text>.

51. Мілаш В.С. Теоретико-правові засади господарсько-договірної діяльності / В.С. Мілаш// Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 203–212 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10cjoucc.pdf>.

52. Боднар Т.В. Договірні зобов'язання в цивільному праві: (Заг. положення): Навч. посіб. – К.: Юстініан, 2007. – 280 с.

53. Bunker Donald H. International Aircraft Financing. Specific Documents // IATA. Volume 2. – 2005. – 549 p.

54. Hanley, Donal Patrick. Doctoral thesis. Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air Law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Donal Patrick Hanley [Electronic resource]. – Leiden, The Netherlands: Station Drukkerij, November, 2011. – 432 p. – Access mode: <https://openaccess.leidenuniv.nl/handle/1887/18146>.

55. Advanced Contract and Opinion Practices under the Cape Town Convention. Cape Town Papers Series, Volume 2. The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group: Published by Hart Publishing. – 66 p.

56. Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за експортними, імпортованими операціями: постанова Правління Національного

банку України від 24 березня 1999 року N 136, (із змінами та доповненнями станом на 12.12.2011 року) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0338-99#Text>.

57. Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях від 28 вересня 1993 року No 819 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 16 червня 1998 року No 889)// [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/819-93-п#Text>.

58. Офіційний сайт Державної авіаційної служби [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.avia.gov.ua.

59. Підписання угоди про «відкрите небо» з ЄС у лютому зірвалось / Європейська правда [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2021/02/3/7119344/>.

60. Національні нормативно правові акти за роками. Державна авіаційна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/10830.pdf>.

61. Проект Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Evropejska%20integracija/24215.html>.

62. Чому не слід відкладати підписання угоди про «відкрите небо» [Електронний ресурс] // Forbes. – Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/business/1367456-chomu-ne-slid-vidkladati-pidpisannya-ugodi-pro-vidkrite-nebo>.