

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Р.О.Максимович

« ____ » _____ 2023 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«Магістр»
спеціальності 082 «Міжнародне право»

Тема: **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Виконавець: Васильченко Дар'я Ігорівна

Науковий керівник: к.ю.н, доцент кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства Замула Аліна Юріївна

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2023

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ	6
1.1. Основи міжнародного нормативно-правового регулювання авіаперевезень.....	6
1.2. Базові нормативно-правові документи, що регулюють питання міжнародних авіаперевезень.....	13
1.3. Значення міжнародного нормативно-правового регулювання авіаперевезень.....	19
РОЗДІЛ 2. ПРАВО У СФЕРІ АВІАСПОЛУЧЕННЯ НА ПРИКЛАДІ КРАЇН СВІТУ ТА ЄС	26
2.1. Міжнародне правове регулювання авіаперевезень на прикладі країн світу	26
2.2. Практика нормативно-правового регулювання авіаперевезень в ЄС ..	41
2.3. Удосконалення правового регулювання авіаперевезень в Європі та світі	44
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЙОГО УДОСКОНАЛЕННЯ	49
3.1. Ключові засади правового регулювання авіаперевезень в Україні	49
3.2. Виявлення проблем та недоліків правового регулювання авіаперевезень в Україні та шляхи їх вирішення через імплементацію міжнародного досвіду.....	62
ВИСНОВКИ.....	73
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	79

ВСТУП

Сучасний світ характеризується стрімким розвитком міжнародних авіаційних перевезень, які стають все більш доступними та популярними серед населення. Це призводить до збільшення кількості рейсів, нових авіамаршрутів та зростання пасажиропотоку. У зв'язку з цим виникає потреба у постійному оновленні та удосконаленні міжнародних норм та стандартів у сфері авіаперевезень.

Висока концентрація пасажирських потоків та складність авіаційних операцій потребують ефективного правового регулювання, спрямованого на забезпечення безпеки польотів та захисту прав пасажирів. Питання компенсацій за затримки рейсів, страхування пасажирів, норми перевезення багажу та інші аспекти вимагають постійного юридичного вдосконалення та міжнародної гармонізації.

Авіаційна індустрія має високий ступінь транснаціональності, включаючи багатосторонні міжнародні договори, регіональні угоди та білатеральні конвенції. Розгляд міжнародного законодавства у цій сфері є ключовим для розуміння та вирішення правових питань, пов'язаних з транскордонними авіаперевезеннями.

Швидкий розвиток технологій, зокрема, цифровізації та автоматизації авіаційних процесів, створює нові виклики та можливості для галузі. Це вимагає адаптації існуючих правових рамок, щоб вони відповідали новим реаліям та забезпечували ефективне та безпечне функціонування міжнародних авіаперевезень.

Основоположним аспектом авіаційного права є захист прав та інтересів пасажирів. Враховуючи глобальний характер авіаперевезень, міжнародне регулювання повинно акцентувати увагу на забезпеченні прав людини, дотриманні стандартів обслуговування та захисті прав споживачів.

Мета дослідження полягає у всебічному аналізі міжнародно-правових норм, що регулюють авіаперевезення пасажирів, виявленні прогалин у законодавстві та розробці пропозицій щодо їх усунення.

Відповідно до мети, перед дослідженням були визначені наступні завдання:

- дослідити основи міжнародного нормативно-правового регулювання авіаперевезень;
- визначити базові нормативно-правові документи, що регулюють питання міжнародних авіаперевезень;
- виявити значення міжнародного нормативно-правового регулювання авіаперевезень;
- охарактеризувати міжнародне правове регулювання авіаперевезень на прикладі країн світу;
- розглянути практику нормативно-правового регулювання авіаперевезень в ЄС;
- запропонувати удосконалення правового регулювання авіаперевезень в Європі та світі;
- визначити ключові засади правового регулювання авіаперевезень в Україні;
- виявити проблеми та недоліки правового регулювання авіаперевезень в Україні та запропонувати шляхи їх вирішення через імплементацію міжнародного досвіду.

Об'єкт дослідження - міжнародні авіаперевезення пасажирів.

Предмет дослідження - міжнародно-правове регулювання авіаперевезень, включаючи аналіз міжнародних конвенцій, білатеральних та мультilaterальних угод, а також національного законодавства різних країн у цій сфері.

Методи дослідження включають аналіз нормативно-правових актів, судову практику, порівняльно-правовий метод, а також використання наукових методів системного та структурного аналізу.

Практичне значення дослідження полягає в можливості використання його результатів для удосконалення міжнародного законодавства у сфері авіаперевезень, а також для підвищення ефективності правового регулювання цієї сфери на національному рівні. Результати дослідження можуть бути корисні для законодавчих та виконавчих органів, авіакомпаній, а також для правозахисних організацій.

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

- «Міжнародно-правове регулювання авіаперевезень пасажирів» (Міжнародно-наукова інтернет-конференція «Актуальні дослідження правової та історичної науки (випуск 53)», 18-19.09.2023, Тернопіль);
- «Міжнародно-правове регулювання авіаперевезень» (Міжнародно-наукова конференція «Європейський потенціал розвитку юридичної науки, законодавства і правозастосовної практики», 02-03.08.2023, Вроцлав, Польща).

Структура роботи обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із переліку вступу, трьох розділів, якими охоплюються сім підрозділів, висновків та списку використаних джерел (49 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 82 сторінки, у тому числі список використаних джерел – 5 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Основи міжнародного нормативно-правового регулювання авіаперевезень

Як відомо, правове регулювання міжнародних перевезень відрізняється від внутрішнього регулювання тим, що включає не лише міжнародно-правові акти, але й національне законодавство окремих країн [18, с. 389]. Українське законодавство у цій сфері потребує перегляду через недостатню ефективність його норм.

Зокрема, 21 березня 2017 року була прийнята Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [9], яка була розроблена відповідно до стандартів та рекомендацій Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року), а також відповідно до зобов'язань, які випливають з участі України у Конвенції про злочини та інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року), Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року), Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року), Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року), Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин для їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року), Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію "Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання", Керівництва з авіаційної безпеки (Док. 8973) та інших міжнародних актів, а також законодавства України. Іншими словами, Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації була розроблена відповідно до міжнародних стандартів.

Майбутній розвиток авіаційного ринку в Україні в значній мірі буде визначатися ефективністю державного регулювання. Це регулювання базується на новому Повітряному кодексі України та таких законах, як "Про природні монополії," "Про транспорт," "Про ліцензування певних видів господарської діяльності," та інші. Також важливою частиною державної політики є вдосконалення нормативно-правової бази, щоб вона відповідала сучасним міжнародним вимогам, які формуються Європейським Союзом, Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), Європейською конференцією цивільної авіації (ЄКЦА), Європейською організацією з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Міжнародне правове регулювання повітряних перевезень пасажирів і вантажів розвивається на основі загальних принципів міжнародного повітряного права. Серед найважливіших з них можна виділити такі: принцип повного суверенітету держави над її повітряним простором; принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі; принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації; принцип національної юрисдикції над повітряними суднами та їхніми екіпажами, і інші. Національне законодавство, що стосується авіаперевезень, містить численні колізії, які вимагають розв'язання на основі міжнародних стандартів. Особливо важливе місце належить Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, підписаній у Чикаго 07.12.1944 року. Ця Конвенція вела до створення Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і прийняття ряду конвенцій, які доповнюють раніше укладені договори щодо заборони незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, відповідальності за перевезення та інші питання.

Рівні правила для перевезення вантажів і пасажирів були вперше встановлені Варшавською Конвенцією в 1929 році, яка спрямована на уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних авіаперевезень. Ця Конвенція була змінювана та доповнювалася декілька разів, але найбільш значущі зміни були внесені в 1999 році, коли була прийнята Монреальська

редакція Конвенції, що спрямована на уніфікацію деяких правил міжнародних авіап перевезень. Нова редакція Конвенції, введена в 1999 році, не викинула з обігу попередню редакцію від 1929 року, оскільки деякі держави досі використовують Конвенцію 1929 року через технічні та юридичні обмеження щодо переходу до норм Конвенції 1999 року. Розрізнення між цими двома редакціями Конвенції стає особливо помітним під час розгляду різних аспектів договору перевезення. Однією з основних різниць є те, що Монреальська Конвенція надає пасажирові можливість отримати значну компенсацію за шкоду, завдану його здоров'ю або багажу, за спрощеною процедурою.

Міжнародно-правове регулювання повітряних перевезень розпочалося з Паризької конвенції про повітряну навігацію в 1919 році [12]. Ця Конвенція встановила принцип суверенітету держави над повітряним простором над її територією і визначила право "мирного прольоту" іноземних повітряних суден над повітряним простором інших держав.

Проте, корінні засади міжнародного правового регулювання авіап перевезень були встановлені ще у 1929 році, коли була укладена перша угода у цій галузі у Варшаві. Цей подія визначила початок Варшавської системи. На сьогодні в "документах Варшавської системи" (це термін використовується в спеціальній транспортній літературі для опису комплексу нормативних актів у сфері договірних відносин повітряного транспорту) вже враховані вісім різних документів, включаючи конвенції та протоколи, які змінюють або доповнюють основні конвенції. Серед них Варшавська конвенція від 1929 року [27] і Гаазький протокол від 1955 року [25].

Варшавська конвенція набула чинності 13 лютого 1933 року, 90 днів після ратифікації угоди п'ятьма державами, які її підписали. Згідно з цією Конвенцією, інші держави, які хочуть приєднатися до неї, повинні обов'язково ратифікувати її (згідно зі статтею 37). Конвенція була написана французькою мовою та існує в одному примірнику (згідно зі статтею 36). Ратифікаційні документи зберігаються в архівах Міністерства закордонних

справ Польщі. Центральний виконавчий комітет Союзу РСР ратифікував Конвенцію 7 липня 1934 року.

Кожна держава може припинити виконання Конвенції, сповістивши про це уряд Польщі. Денонсація Конвенції стає чинною для держави через шість місяців після отримання сповіщення (згідно зі статтею 39).

Варшавська конвенція має особливість в тому, що в одному документі вона врегульовує як міжнародні договори щодо перевезення вантажів, так і договори щодо міжнародних перевезень пасажирів та їхнього багажу. В цьому контексті Конвенція виявляється унікальною серед правового регулювання міжнародних перевезень, оскільки в ній містяться 12 статей, що виключно відносяться до перевезення вантажів, і три статті, присвячені виключно перевезенню пасажирів. Інші статті мають загальний характер і стосуються як вантажних, так і пасажирських перевезень.

У випадку інших видів транспорту, міжнародне правове регулювання зазвичай поділене, де окремі конвенції присвячені міжнародним перевезенням багажу, а інші - міжнародним перевезенням вантажів.

На 1 січня 2008 року державами, які брали участь тільки у Варшавській конвенції (з урахуванням Гаазького протоколу 1955 року), були такі країни, як Афганістан, Алжир, Ангола, Аргентина, Австралія, Азербайджан, Багамські Острови, Бахрейн, Бангладеш, Білорусь, Камбоджа, Чилі, Конго, Коста-Рика, Кот-Д'Івуар, КНДР, Фіджі, Габон, Гана, Гренада, Гватемала, Гвінея, Індія, Ірак, Іран, Ізраїль, Казахстан, Киргизстан, Лаос, Лесото, Лівія, Ліхтенштейн, Маврикій, Марокко, Науру, Непал, Нігер, Папуа-Нова Гвінея, Філіппіни, Російська Федерація, Руанда, Самоа, Сенегал, Сербія, Чорногорія, Сейшельські Острови, Острови Соломона, Шрі-Ланка, Судан, Суринам, Свазіленд, Того, Тринідад і Тобаго, Туніс, Туреччина, Україна, Узбекистан, Венесуела, В'єтнам, Йемен, Замбія, Зімбабве.

Сучасні тенденції у розвитку міжнародних повітряних перевезень свідчать про те, що кількість держав, які діють в рамках Варшавської конвенції (з урахуванням додаткових протоколів), незмінно зменшується. Це

стосується уніфікації норм, які регулюють авіап перевезення, особливо після набуття чинності Монреальської конвенції 1999 року [16].

Сфера застосування Конвенції визначена в пункті 2 статті 1. Зміст цього пункту дозволяє включити Конвенцію до категорії закритих міжнародних угод у сфері транспорту. Вимоги до місця відправлення і місця призначення передбачають, що обидві країни повинні брати участь у Конвенції. При цьому наявність зупинок в дорозі (перерви в перевезенні) або перевантаження не впливає на область застосування цієї угоди. Також Конвенція розповсюджується на повітряні перевезення, якщо точки відправлення і призначення розташовані в одній і тій же країні-учасниці, навіть якщо передбачена зупинка в іншій країні, відповідно до умов договору перевезення.

Від 28 квітня до 9 травня 1997 року на 30-й сесії Юридичного комітету Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) у Монреалі був прийнятий проект нової міжнародної конвенції, яка мала на меті замінити Варшавську конвенцію та інші пов'язані з нею правові режими.

У Монреалі 28 травня 1999 року представники 52 держав підписали Конвенцію для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка негайно отримала назву Монреальської конвенції 1999 року у професійних колах.

Конвенція набула чинності 4 листопада 2003 року, коли Сполучені Штати Америки, відповідно до положень пункту 7 статті 53, здали на зберігання ратифікаційну грамоту, яка була 30-ою і останньою необхідною для набуття чинності Конвенції. Учасниками Монреальської конвенції 1999 року стали 52 держави, включаючи Австрію, Бельгію, Німеччину, Францію, Італію, Японію, та інші.

Більшість держав-учасників Монреальської конвенції також приймають участь в одній або кількох редакціях Варшавської конвенції 1929 року. Наприклад, 74 держави, які є учасниками Монреальської конвенції, одночасно зобов'язані Варшавською конвенцією, яка була змінена Гаазьким

протоколом. Ні Варшавська, ні Монреальська конвенції не обмежують можливість держав брати участь у різних системах міжнародних повітряних перевезень. Проте для держав, які приєдналися до Монреальської конвенції, положення цієї Конвенції мають пріоритет перед положеннями інших правових систем, які регулюють повітряні перевезення (згідно зі статтею 55). Це означає, що цим державам не потрібно денонсувати свою участь в інших документах Варшавської системи, а лише дотримуватися положень Монреальської конвенції під час міжнародних польотів між державами-учасницями цієї Конвенції.

При оцінці ролі і значення нового міжнародного нормативного акта слід відзначити, що Монреальська конвенція спадкоємиця як форми, так і змісту Варшавської системи, яка склалася протягом 70 років її існування. Зміст Монреальської конвенції в основному перейняв положення Варшавської конвенції та її протоколів, які були визнані багатьма державами і міжнародним співтовариством. Аналіз Монреальської конвенції створює враження, що вона не є новим міжнародним договором, а скоріше є черговою редакцією Варшавської конвенції.

Монреальська конвенція визначає свої цілі та завдання в преамбулі. У цій частині документа держави-учасники визнають важливий внесок Варшавської конвенції у регулювання міжнародних повітряних перевезень і висловлюють необхідність модернізації та консолідації норм Варшавської системи. Головною метою є поліпшення умов для споживачів повітряних перевезень. Також конвенція ставить завдання гармонізації та кодифікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

У відміну від Варшавської конвенції, Монреальська конвенція не надає конкретних правил для визначення величини збитків, заподіяних перевізником у разі повної чи часткової втрати, пошкодження або затримки в доставці вантажу. Такі питання вирішуються на основі національного права.

У Монреальській конвенції встановлені межі відповідальності перевізника у випадку втрати, пошкодження чи затримки в доставці вантажу.

Згідно з пунктом 3 статті 22, відповідальність перевізника обмежена сумою 17 Спеціальних прав видачі (СЛЗ/SDR) за 1 кілограм вантажу. Якщо відповідальність перевізника ґрунтується на кількох підставах (наприклад, часткова втрата, пошкодження решти частини вантажу та порушення терміну доставки), то загальна сума компенсації не може перевищувати вартість вантажу, розраховану за курсом 17 СЛЗ/SDR за 1 кілограм ваги.

На відміну від Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом, Монреальська конвенція не включає положень, що обмежують право перевізника обмежити свою відповідальність у разі, якщо можна довести, що збитки були наслідком умисних дій або бездіяльності перевізника. В Монреальській конвенції такі правила існують, але вони застосовуються тільки до перевезень пасажирів і багажу, а не до вантажів.

Монреальська конвенція не включає положення, яке дозволяє суду призначити перевізнику відшкодування витрат, що перевищують межу відповідальності відповідно до його закону. Таке правило існує в Варшавській конвенції, зміненій Гаазьким протоколом (пункт 4 статті 22), але в Монреальській конвенції ця можливість застосовується тільки в контексті компенсації за смерть або тілесні ушкодження пасажирів (пункт 6 статті 22).

На відміну від Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом, Монреальська конвенція передбачає можливість вирішення спорів шляхом арбітражу (стаття 34). Арбітраж може бути використаний для вирішення питань відповідальності перевізника, але це повинно бути визначено сторонами у договорі перевезення і оформлено у письмовій формі (пункт 1 статті 34). Арбітраж зобов'язаний дотримуватися положень Монреальської конвенції під час розгляду справ (пункт 3 статті 34). Місце та умови проведення арбітражу також повинні бути визначені в договорі. Місце проведення арбітражу повинне відповідати вимогам, встановленим конвенцією для судового розгляду (пункт 2 статті 34).

1.2. Базові нормативно-правові документи, що регулюють питання міжнародних авіап перевезень

Нормативно-правова база, що регулює міжнародні повітряні перевезення, визначена кількома основними документами. Ці документи встановлюють правила та стандарти безпеки, безпеки, відповідальності та інші аспекти міжнародної авіації.

Чиказька конвенція, яка офіційно називається Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, є ключовим документом у сфері міжнародної авіації. Прийнята у грудні 1944 року, вона заклала основу для створення Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), яка відіграє центральну роль у регулюванні та нагляді за цивільною авіацією в усьому світі. У цій конвенції розглядалися кілька важливих аспектів міжнародного повітряного транспорту, відображаючи потребу в стандартизованій структурі для забезпечення безпеки, безпеки та ефективності глобальних авіаційних операцій.

Одним із ключових принципів, закріплених у Чиказькій конвенції, є концепція суверенітету повітряного простору. Він визнає, що кожна нація має суверенітет над своїм власним повітряним простором, але також наголошує на принципі безпечного проходу, дозволяючи літакам інших країн літати над їх територією за певних умов. Крім того, конвенція встановила правила щодо реєстрації повітряних суден, які включають вимогу щодо реєстрації повітряних суден у відповідних національних органах. Крім того, Чиказька конвенція встановлює міжнародні стандарти та рекомендовані практики авіаційної безпеки, такі як стандарти льотної придатності та процедури розслідування нещасних випадків. Загалом ця конвенція відіграла важливу роль у розвитку співпраці та координації між державами у сфері цивільної авіації, сприяючи глобальному зв'язку та безпечній експлуатації повітряних суден у всьому світі.

Варшавська конвенція 1929 року, також відома як Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, була знаковою угодою на початку розвитку міжнародної авіації. Її основною метою було створення правової бази для вирішення питань відповідальності авіаперевізників у випадках аварій, що сталися під час міжнародних повітряних перевезень. Ця конвенція була зумовлена необхідністю регулювання новоствореної авіаційної галузі та забезпечення послідовного підходу до питань відповідальності, які можуть виникнути під час авіаперельотів.

Одним із ключових положень Варшавської конвенції було обмеження відповідальності авіаперевізників. Вона встановила систему, за якою авіаперевізники могли обмежити свою відповідальність за травми або смерть пасажирів, а також за втрату або пошкодження багажу пасажирів. Конвенція встановлює конкретні грошові обмеження щодо компенсації, яку пасажирі або їхні родини можуть вимагати у разі аварій, з наміром знайти баланс між захистом інтересів авіакомпаній і наданням певної форми компенсації пасажирам. Хоча Варшавську конвенцію критикували за відносно низькі обмеження відповідальності, які вона встановила, вона ознаменувала важливий крок у створенні правової бази для міжнародних повітряних перевезень, а наступні угоди та конвенції прагнули розглянути та оновити ці обмеження відповідальності для кращого захисту прав пасажирів [27].

Монреальська конвенція 1999 року є важливою міжнародною угодою, яка ґрунтується на правовій базі, створеній Варшавською конвенцією 1929 року, і модернізує її. Її основною метою було задоволення мінливих потреб світової авіаційної промисловості та забезпечення посиленого захисту та компенсації пасажирам, багажу, а також вантажі у випадках міжнародних авіаперевезень. Монреальська конвенція вважається важливою віхою в авіаційному праві та була прийнята для забезпечення більш справедливої та ефективної системи вирішення питань відповідальності [16].

Однією з найпомітніших змін, запроваджених Монреальською конвенцією, було значне збільшення лімітів відповідальності авіаперевізників. Вона визнала необхідність скоригувати ліміти компенсації з урахуванням інфляції та мінливого характеру авіаперельотів. Згідно з Монреальською конвенцією, авіакомпанії тепер несуть більшу відповідальність у разі травмування або смерті пасажирів, а також за пошкодження або втрату багажу та вантажу. Крім того, конвенція встановила дворівневу систему компенсації на основі передбачуваної вини авіакомпанії. Якщо відповідальність авіакомпанії встановлено, існують конкретні ліміти компенсації, але якщо авіакомпанія може довести, що вона не була винна або що були фактори, що сприяли цьому, поза її контролем, ліміт відповідальності може бути додатково обмежений. Загалом Монреальська конвенція зіграла вирішальну роль у модернізації та гармонізації міжнародних правил повітряних перевезень, забезпечуючи більший захист і ясність для пасажирів і вантажовідправників, а також враховуючи інтереси авіаційної галузі.

Двосторонні угоди про повітряне сполучення (ASA), які часто називають двосторонніми угодами про повітряне сполучення або угодами про повітряний транспорт, є офіційними угодами, узгодженими та укладеними між двома країнами для регулювання надання між ними послуг комерційного повітряного транспорту. Ці угоди є основоположними у формуванні рамок міжнародних повітряних перевезень, сприяють упорядкованому виконанню авіаційних операцій і сприяють економічним і дипломатичним відносинам між країнами. Двосторонні ASA охоплюють різні ключові аспекти, які допомагають визначити правила та умови, за яких авіакомпанії кожної країни можуть працювати на території іншої.

Одним із основних елементів двосторонніх ASA є призначення авіакомпаній. Ці угоди визначають, які авіакомпанії з кожної країни мають право виконувати рейси до та з іншої країни. Вони також описують маршрути, які ці призначені авіакомпанії можуть обслуговувати, і частоту

рейсів. Крім того, двосторонні ASA встановлюють принципи, пов'язані з пропускнуою спроможністю та ціноутворенням, які можуть включати обмеження на кількість рейсів, місць або вантажів, які можна транспортувати між двома країнами. Це може допомогти запобігти недобросовісній конкуренції та забезпечити рівні умови для авіакомпаній з обох сторін. Крім того, ці угоди часто стосуються питань, пов'язаних зі стандартами безпеки, включаючи дотримання міжнародних правил безпеки авіації та процедур вирішення питань, пов'язаних з безпекою. Загалом, двосторонні ASA відіграють важливу роль у формуванні міжнародного авіаційного ландшафту та сприянні співпраці між державами у сфері цивільної авіації [13].

Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) випустила серію Додатків до Чиказької конвенції, які в сукупності служать всеосяжним набором міжнародних стандартів і рекомендованої практики для регулювання та гармонізації різних аспектів цивільної авіації. Ці Додатки стосуються широкого кола тем, відображаючи багатогранний характер авіаційної галузі та потребу в глобальних стандартах для забезпечення безпеки, ефективності та сталості міжнародного повітряного транспорту.

Один із найбільш критичних наборів додатків стосується безпеки авіації. Ці Додатки охоплюють різні аспекти безпеки, включаючи стандарти льотної придатності, експлуатацію повітряних суден, кваліфікацію та підготовку авіаційного персоналу, а також процедури розслідування нещасних випадків. Вони забезпечують послідовну та всевітньо визнану основу для забезпечення безпеки літака, пасажирів і членів екіпажу.

Інший набір Додатків зосереджений на заходах безпеки, вирішуючи такі питання, як перевірка пасажирів і вантажу, поведження з небезпечними вантажами та запобігання актам незаконного втручання. Ці Додатки є життєво важливими для підвищення безпеки авіаперельотів і пом'якшення потенційних загроз для авіації.

Крім того, існують додатки, які стосуються захисту навколишнього середовища, аеронавігаційного обслуговування та інших критичних сфер

цивільної авіації. Ці міжнародні стандарти та рекомендовані практики допомагають сприяти екологічній стійкості, ефективному управлінню повітряним рухом і загальній безперебійній роботі глобальної авіаційної системи. Додатки ІСАО відіграють центральну роль у сприянні співпраці між державами-членами та забезпеченні того, щоб цивільна авіація дотримувалася послідовних і високих стандартів у всьому світі.

Угоди про відкрите небо – це двосторонні або багатосторонні угоди між країнами, спрямовані на лібералізацію міжнародних авіаринків і зменшення урядових обмежень на авіаперельоти. Ці угоди спрямовані на сприяння конкуренції, збільшення споживчого вибору та стимулювання економічного зростання в авіаційному секторі, дозволяючи авіакомпаніям із країн-учасниць працювати вільніше на ринках одна одної. Угоди про відкрите небо зазвичай охоплюють різні аспекти повітряних перевезень, включаючи пасажирські та вантажні рейси, і вони часто включають положення, пов'язані з маршрутами, пропускнуою спроможністю, ціноутворенням та авіаційними правилами.

Одним із ключових принципів угод про відкрите небо є концепція «свободи повітря». Ці угоди визначають права та привілеї, які мають авіакомпанії кожної країни-підписанта під час виконання польотів на території іншої. Зазвичай у цих угодах визнається кілька «свобод повітря», починаючи від першої свободи (право пролітати над країною без посадки) до сьомої свободи (право здійснювати польоти між двома іноземними країнами без сполучення з країною походження авіакомпанії). Ці свободи обговорюються та погоджуються між залученими країнами та можуть відрізнятися від однієї угоди про відкрите небо до іншої [15].

Зменшуючи обмеження та надаючи авіакомпаніям більший доступ до міжнародних ринків, угоди «Відкрите небо» можуть принести користь як авіакомпаніям, так і пасажирам. Авіакомпанії можуть розширити свою мережу маршрутів і ефективніше конкурувати, що призведе до збільшення можливостей і потенційно нижчих тарифів для мандрівників. Крім того, ці

угоди сприяють економічному зростанню, сприяючи розвитку туризму та торгівлі, а також покращуючи дипломатичні відносини між країнами-підписантами. Загалом угоди про відкрите небо стали наріжним каменем світової авіаційної галузі, сприяючи зростанню та розвитку міжнародних авіаперевезень.

Регламенти ЄС — це набір правил і директив, встановлених Європейським Союзом для регулювання різних аспектів авіації в його державах-членах. Одним із ключових нормативних актів ЄС, який суттєво впливає на авіасполучення в межах Європейського Союзу, є Регламент (ЄС) № 261/2004. Цей регламент встановлює комплексний набір правил і засобів захисту авіапасажирів у випадках відмови в посадці, скасування рейсу, тривалих затримок та інших збоїв у авіаперельотах.

Регламент ЄС 261/2004 надає пасажирам певні права, якщо вони зазнають збоїв у подорожі на рейсах, які відправляються з авіакомпаній країн-членів ЄС, прибувають до них або виконуються ними. Ці права включають компенсацію за відмову в посадці та скасування рейсу, а також право на відшкодування або зміну маршруту в разі скасування рейсу. Пасажири також мають право на допомогу, таку як харчування, прохолодні напої, проживання та послуги зв'язку під час тривалих затримок в аеропорту.

Цей регламент має на меті забезпечити високий рівень захисту прав споживачів авіапасажирів і відіграв значну роль у покращенні якості послуг, що надаються авіакомпаніями, що працюють у Європейському Союзі. Це також заохочує авіакомпанії підвищувати свою експлуатаційну надійність, щоб мінімізувати збої та уникнути компенсаційних виплат. Регламент ЄС 261/2004 вважається основоположним законодавчим актом у європейському авіаційному ландшафті, який гарантує дотримання прав пасажирів і отримання ними належної компенсації та допомоги у разі зриву подорожей.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) — це всесвітня торгова асоціація, яка представляє інтереси авіакомпаній у всьому світі. Хоча правила та рекомендації ІАТА не є юридично обов'язковими документами,

як-от міжнародні договори чи правила, видані державними органами, вони мають значний вплив на авіаційну галузь. Правила та стандарти IATA широко застосовуються авіакомпаніями, і вони відіграють вирішальну роль у формуванні практики авіакомпаній та забезпеченні узгодженості та ефективності в різних аспектах авіаперевезень.

Однією з основних сфер, на які поширюються правила IATA, є продаж квитків. IATA розробила Посібник з продажу квитків, у якому викладено стандартизовані методи видачі квитків, розрахунку тарифу та процедур продажу квитків. Це допомагає оптимізувати процес продажу квитків для пасажирів і авіакомпаній, гарантуючи, що квитки видаються правильно, а тарифи розраховуються узгоджено в галузі.

Правила IATA також поширюються на обробку вантажів, де вони містять вказівки щодо безпечного та ефективного транспортування вантажів повітрям. Це включає стандарти щодо упаковки вантажу, маркування та процедури обробки, щоб забезпечити цілісність товарів під час транспортування. Крім того, системи розрахунків IATA, такі як План рахунків і розрахунків IATA (BSP), полегшують фінансові операції між авіакомпаніями та турагентами, сприяючи прозорості та ефективності фінансових операцій галузі.

Підсумовуючи, правила та рекомендації IATA є важливими інструментами в авіаційній галузі, сприяючи стандартизації, ефективності та передовій практиці серед авіакомпаній та зацікавлених сторін галузі. Хоча вони не є юридично обов'язковими, вони широко застосовуються та служать орієнтиром для авіакомпаній та інших організацій, які здійснюють авіаперевезення.

1.3. Значення міжнародного нормативно-правового регулювання авіаперевезень

Міжнародне нормативно-правове регулювання в авіації має критичне значення для забезпечення безпеки польотів. Основною організацією, яка займається розробкою міжнародних стандартів та рекомендацій для авіації, є Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO). Її норми та методи регулюють різні аспекти авіаційної діяльності, від конструкції та обслуговування літаків до управління повітряним рухом та навігації.

Безпека літака - це перший і найважливіший аспект. Міжнародні норми визначають вимоги до конструкції, технічного обслуговування та експлуатації повітряних суден. Це забезпечує, що літаки, які використовуються для комерційних та приватних польотів, відповідають суворим міжнародним стандартам безпеки.

Управління повітряним рухом та процедури польоту також регулюються на міжнародному рівні. Це включає стандарти для навігаційних систем, процедур злітання та посадки, а також управління повітряним рухом, щоб запобігти зіткненням у повітрі та на землі. Ці стандарти допомагають забезпечити безперебійну та безпечну координацію між різними літаками та аеропортами по всьому світу [5].

Тренування та сертифікація авіаційного персоналу, включаючи пілотів, бортпровідників та диспетчерів, також регламентується на міжнародному рівні. Це забезпечує, що всі професіонали в авіаційній галузі мають необхідні навички та знання для забезпечення безпеки польотів.

Крім того, міжнародне авіаційне законодавство включає процедури для реагування на аварійні ситуації та надзвичайні ситуації. Це означає, що авіакомпанії та аеропорти повинні мати чіткі плани дій у випадку авіаційних інцидентів, що забезпечує швидке та ефективне реагування, мінімізуючи можливі наслідки.

Єдність стандартів у міжнародному авіаційному регулюванні має велике значення для глобалізації та ефективності міжнародних авіаперевезень. Це стосується всіх аспектів авіаційної діяльності, від безпеки польотів до управління аеропортами. Єдині міжнародні стандарти

дозволяють авіакомпаніям та аеропортам з різних країн ефективно взаємодіяти. Наприклад, літак, сертифікований в одній країні, може літати до інших країн, не проходячи повторну сертифікацію, якщо він відповідає міжнародним стандартам. Це не тільки знижує витрати для авіакомпаній, але й сприяє безпеці, оскільки всі авіакомпанії дотримуються однаково високих стандартів [28].

Єдність навігаційних та управлінських стандартів дозволяє літакам безпечно та ефективно переміщатися по всьому світу. Системи управління повітряним рухом та навігаційні методи, які використовуються в різних країнах, узгоджені, що забезпечує плавне управління польотами на міжнародному рівні. Міжнародні стандарти гарантують, що технічне обслуговування літаків проводиться за однаковими високими критеріями у всіх країнах. Це важливо для забезпечення безпеки польотів, оскільки літак, обслугований в одній країні, може використовуватися у всьому світі. Єдині міжнародні правила для обслуговування пасажирів та багажу полегшують подорожі для людей з різних країн. Це стосується правил реєстрації на рейс, процедур безпеки, транспортування багажу, а також правил щодо компенсацій та допомоги у разі затримок рейсів чи втрати багажу. Єдність стандартів сприяє міжнародній координації та співпраці у сфері авіації. Це особливо важливо для реагування на аварійні ситуації, координації маршрутів польотів та розробки нових технологій.

Таким чином, єдність стандартів у міжнародному авіаційному регулюванні є ключовою для забезпечення безпеки, ефективності, та комфорту в міжнародних авіаперевезеннях.

Міжнародні конвенції та угоди в галузі авіації відіграють важливу роль у захисті прав пасажирів. Вони встановлюють чіткі правила та стандарти, що забезпечують захист інтересів споживачів у всьому світі [14].

Однією з ключових областей, де міжнародні угоди впливають на права пасажирів, є компенсації за затримки та відміни рейсів. Наприклад, в Європейському Союзі Регламент (ЄС) № 261/2004 встановлює права

пасажирів у випадку затримок, відмін або відмови в посадці. Він передбачає компенсації, покриття витрат на харчування та розміщення, а також інші форми допомоги.

Ще однією важливою областю є права пасажирів у разі втрати, затримки або пошкодження багажу. Варшавська конвенція та Монреальська конвенція встановлюють правила відповідальності авіакомпаній за багаж, забезпечуючи пасажирів правом на компенсацію.

Міжнародні угоди також вимагають, щоб авіакомпанії надавали пасажирів достатньо інформації про їхні права. Це включає інформацію про затримки, відміни, правила щодо багажу та інші важливі аспекти подорожі. Це забезпечує, що пасажирів мають всю необхідну інформацію для захисту своїх інтересів.

Крім того, міжнародні правила зосереджені на забезпеченні прав пасажирів з обмеженими можливостями. Це включає забезпечення доступності аеропортів та літаків, а також спеціальних послуг для людей з особливими потребами.

Нарешті, міжнародні норми встановлюють механізми для вирішення скарг та спорів між пасажирів та авіакомпаніями. Це може включати різні форми медіації та арбітражу, що дозволяє ефективно та справедливо вирішувати конфлікти [6].

Ці міжнародні правила та стандарти грають важливу роль у забезпеченні захисту прав пасажирів по всьому світу, роблячи міжнародні авіаперевезення більш прозорими, справедливими та зручними для споживачів.

Міжнародне регулювання авіаперевезень відіграє ключову роль у сприянні економічній інтеграції та розвитку глобальної торгівлі. Авіаперевезення є важливою складовою міжнародної торговельної системи, оскільки вони дозволяють швидку та ефективну доставку товарів по всьому світу. Це особливо важливо для транспортування високоцінних або

швидкопсувних товарів. Міжнародні норми та регуляції забезпечують єдність стандартів та процедур, що сприяє легкості міжнародних транзакцій.

Міжнародне авіаційне регулювання сприяє відкриттю ринків та зменшенню торгових бар'єрів. Через двосторонні та багатосторонні угоди країни домовляються про взаємне відкриття доступу до своїх авіаційних ринків. Це дозволяє авіакомпаніям експлуатувати міжнародні маршрути ефективніше, збільшуючи обсяги торгівлі та інвестицій. Єдність стандартів у авіаперевезеннях спрощує логістичні процеси. Це знижує витрати та час на транспортування товарів, поліпшує планування ланцюгів поставок та зменшує ризики, пов'язані з міжнародними перевезеннями. Така стандартизація важлива для малого та середнього бізнесу, який може більш ефективно конкурувати на глобальному ринку. Авіаперевезення сприяють розвитку міжнародного туризму, що є важливим фактором економічного зростання багатьох країн. Вони дозволяють людям швидко та зручно подорожувати між різними частинами світу, сприяючи культурному обміну та міжнародному розумінню. Міжнародне авіаційне регулювання також стимулює технологічний розвиток. Завдяки єдиним стандартам виробники літаків та авіаційного обладнання інвестують у нові технології, які покращують ефективність, безпеку та екологічність авіатранспорту [26].

Екологічні стандарти в авіації відіграють важливу роль у зменшенні негативного впливу авіаперевезень на навколишнє середовище. Міжнародні угоди та конвенції в цій сфері спрямовані на регулювання та зниження викидів, шуму, та інших екологічних проблем, пов'язаних з авіацією.

Одним з основних екологічних викликів для авіації є викиди вуглекислого газу та інших парникових газів. Міжнародні організації, такі як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), працюють над створенням стандартів, які вимагають від авіакомпаній зменшувати вуглецевий слід своєї діяльності. Це включає вдосконалення паливної ефективності літаків, використання альтернативних джерел енергії, таких як біопалива, та оптимізацію маршрутів польотів.

Авіація також спричиняє шумове забруднення, особливо у районах поблизу аеропортів. Міжнародні стандарти спрямовані на зменшення рівня шуму, встановлюючи обмеження для нових типів літаків та вимагаючи від аеропортів впровадження заходів для зменшення впливу шуму на навколишні спільноти.

Екологічні стандарти також стосуються ефективного використання ресурсів і управління відходами в авіації. Це включає зменшення використання пластику на борту літаків, рециклінг та оптимізацію споживання води та енергії в аеропортах [43].

Для досягнення цих стандартів авіаційна промисловість інвестує у розробку стійких технологій. Це включає розробку літаків із зниженим вуглецевим викидом, впровадження енергоефективних систем на борту та в аеропортах, а також дослідження можливостей використання електричних або гібридних літаків.

Для ефективного впровадження екологічних стандартів необхідна міжнародна співпраця та регулювання. Це дозволяє забезпечити, що всі країни та авіакомпанії дотримуються спільних правил та працюють над досягненням глобальних екологічних цілей.

Міжнародне регулювання в галузі авіації відіграє важливу роль у вирішенні юридичних конфліктів, які можуть виникати між країнами та авіакомпаніями. Це стосується різноманітних аспектів, від відповідальності за авіаційні інциденти до правил експлуатації міжнародних рейсів.

Основою для вирішення конфліктів є міжнародні конвенції, такі як Варшавська конвенція та Монреальська конвенція. Вони встановлюють правила відповідальності авіакомпаній у випадках авіаційних інцидентів, втрати або пошкодження багажу, а також надають рекомендації щодо регулювання міжнародних авіаперевезень.

Конфлікти між країнами, пов'язані з авіацією, можуть стосуватися використання повітряного простору, прав на виконання рейсів або безпекових питань. Міжнародні організації, такі як Міжнародна організація

цивільної авіації (ІСАО), надають платформу для дипломатичного вирішення таких спорів, використовуючи міжнародне право та домовленості.

Конфлікти можуть також виникати між авіакомпаніями, наприклад, через конкуренцію, комерційні домовленості або використання авіаційних маршрутів. Міжнародні регуляторні органи забезпечують механізми для вирішення таких конфліктів через арбітраж або судові розгляди.

Організації, як ІСАО, грають ключову роль у вирішенні авіаційних конфліктів. Вони встановлюють міжнародні стандарти та норми, надають рекомендації та сприяють діалогу між країнами та авіакомпаніями для вирішення спорів [17].

Міжнародне авіаційне право також включає норми, які захищають права пасажирів, авіакомпаній та країн. Це забезпечує чітку правову основу для вирішення конфліктів, знижуючи ризик тривалих або неефективних судових процесів.

Міжнародне регулювання, таким чином, є незамінним інструментом для забезпечення справедливості, прозорості та ефективного вирішення конфліктів у глобальній авіаційній індустрії.

РОЗДІЛ 2. ПРАВО У СФЕРІ АВІАСПОЛУЧЕННЯ НА ПРИКЛАДІ КРАЇН СВІТУ ТА ЄС

2.1. Міжнародне правове регулювання авіаперевезень на прикладі країн світу

2.1.1. Сполучені Штати Америки

Повітряні перевезення в Сполучених Штатах переважно регулюються поєднанням внутрішніх і міжнародних законів і угод.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) — це важливий міжнародний орган, який відіграє центральну роль у регулюванні та стандартизації цивільної авіації в глобальному масштабі [44]. Сполучені Штати, як держава-член, беруть активну участь у діяльності та рішеннях ІСАО. Основними цілями організації є сприяння безпечному та ефективному розвитку міжнародної цивільної авіації, а також мінімізація її впливу на навколишнє середовище.

ІСАО встановлює широкий спектр стандартів і рекомендованих практик (SARPS), які охоплюють усі аспекти цивільної авіації, включаючи експлуатацію повітряних суден, аеронавігацію, проектування аеродрому та авіаційну безпеку. Ці стандарти розробляються шляхом спільного процесу за участю держав-членів, зацікавлених сторін галузі та технічних експертів. Вони служать орієнтиром для країн, які можуть гармонізувати свої авіаційні правила з міжнародними нормами, забезпечуючи послідовний і високий рівень безпеки в усьому світі.

Крім безпеки та захисту, ІСАО займається проблемами навколишнього середовища, пов'язаними з авіацією, такими як авіаційні викиди та шумове забруднення. Організація працює над ініціативами щодо зменшення впливу авіації на навколишнє середовище шляхом розробки паливозберігаючих технологій і екологічних практик.

ІСАО також сприяє дипломатичним переговорам і домовленостям між державами-членами, щоб гарантувати безперебійність і взаємопов'язаність міжнародних повітряних перевезень. Вона відіграє вирішальну роль у вирішенні суперечок і сприянні співпраці між державами для забезпечення ефективного функціонування глобальної авіаційної системи.

Двосторонні угоди про повітряне сполучення, широко відомі як угоди про «відкрите небо», є важливими інструментами регулювання міжнародних повітряних перевезень між Сполученими Штатами та іншими країнами. Ці угоди служать основою для виконання авіакомпаніями комерційних рейсів між країнами та сприяють конкуренції та співпраці у світовій авіаційній галузі.

Угоди про відкрите небо зазвичай укладаються між урядом США та урядом іншої країни. Вони встановлюють умови, за яких авіакомпанії обох країн можуть отримати доступ до ринків одна одної. Основні положення, які розглядаються в цих угодах, включають права на маршрут, місткість, тарифи та ціноутворення тощо.

Угоди про відкрите небо визначають маршрути, якими авіакомпанії з кожної країни можуть працювати між відповідними країнами. Це включає кількість рейсів, міст і аеропортів, які можна обслуговувати. В угодах визначається місткість рейсів, яка може вимірюватися наявними місцями або вантажним простором. Це допомагає визначити рівень доступу авіакомпаній кожної країни до ринку на території іншої країни. Угоди «Відкрите небо» часто сприяють конкурентоспроможним ціноутворенням, дозволяючи авіакомпаніям встановлювати власні тарифи та визначати стратегії ціноутворення без надмірного втручання уряду. Ці угоди можуть дозволяти спільне використання кодів, дозволяючи авіакомпаніям спільно використовувати рейси та продавати свої послуги спільно. Спільне використання кодів покращує зв'язок і покращує вибір споживачів. Угоди про відкрите небо зазвичай містять положення щодо забезпечення чесної та справедливої конкуренції між авіакомпаніями обох країн. Ці положення

спрямовані на запобігання антиконкурентній практиці та створення рівних умов гри.

Угоди про відкрите небо значно розширили доступ авіакомпаній США до міжнародних ринків і сприяли збільшенню сполучень для пасажирів і вантажів. Вони також зіграли певну роль у сприянні економічному зростанню в авіаційному секторі та підтримці туризму та торгівлі. Загалом ці угоди відображають зобов'язання Сполучених Штатів щодо лібералізації міжнародних повітряних перевезень, сприяння конкуренції та економічного співробітництва з глобальними партнерами. Угоди про відкрите небо стали наріжним каменем сучасної міжнародної авіації.

Федеральна авіаційна адміністрація (FAA) є головним регулюючим органом цивільної авіації Сполучених Штатів, і її обов'язки охоплюють широкий спектр заходів, спрямованих на забезпечення безпеки, ефективності та результативності авіаційної системи країни. Роль FAA у справах міжнародної авіації багатогранна [40]:

1. Основою місії FAA є забезпечення безпеки цивільної авіації в Сполучених Штатах. Це досягається шляхом встановлення та забезпечення дотримання правил безпеки для всіх аспектів авіації, включаючи проектування та сертифікацію повітряних суден, навчання та ліцензування пілотів, управління повітряним рухом та роботу аеропорту. Стандарти безпеки FAA узгоджуються з міжнародними нормами, встановленими Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), допомагаючи створити послідовну глобальну структуру авіаційної безпеки.

2. FAA активно співпрацює з іноземними авіаційними органами та міжнародними організаціями для сприяння глобальній авіаційній безпеці та гармонізації правил. Вона співпрацює з ICAO та іншими міжнародними органами для розробки та впровадження міжнародних авіаційних стандартів. Ця участь має вирішальне значення для того, щоб американські авіакомпанії та виробники літаків могли працювати в усьому світі, а іноземні перевізники могли безпечно працювати в межах Сполучених Штатів.

3. FAA відіграє ключову роль у переговорах та виконанні двосторонніх угод, пов'язаних з цивільною авіацією, з іншими країнами. Ці угоди охоплюють різні аспекти, включаючи сертифікацію льотної придатності, стандарти технічного обслуговування та експлуатаційні процедури. Гармонізуючи правила та процедури з країнами-партнерами, ці угоди сприяють безперебійному потоку повітряного руху через міжнародні кордони.

4. FAA співпрацює з міжнародними регуляторними органами авіації для вирішення нових глобальних викликів, таких як зміна клімату та кібербезпека. Вона бере участь у форумах і робочих групах для обміну передовим досвідом, сприяючи розробці глобальних рішень для проблем, пов'язаних з авіацією.

По суті, Федеральне авіаційне управління США (FAA) є основним органом, який забезпечує дотримання правил авіаційної безпеки в Сполучених Штатах і відіграє ключову роль у представленні інтересів країни на міжнародних авіаційних форумах. Працюючи над узгодженням авіаційних стандартів США з міжнародними нормами, FAA допомагає гарантувати, що авіакомпанії та авіаційна продукція США залишаються конкурентоспроможними та безпечними на світовому ринку, одночасно сприяючи загальній безпеці та ефективності міжнародних авіаперевезень.

Міністерство транспорту (DOT) у Сполучених Штатах відіграє вирішальну роль у нагляді та регулюванні різних аспектів міжнародних авіаперевезень [38]. Його обов'язки охоплюють широкий спектр функцій, пов'язаних як з внутрішньою, так і з міжнародною авіацією.

DOT відповідає за захист прав та інтересів пасажирів, у тому числі тих, які здійснюють міжнародні рейси. Воно забезпечує дотримання правил і норм, пов'язаних із правами пасажирів, наприклад компенсація за затримки рейсів, скасування рейсів і неправильне оброблення багажу. DOT також забезпечує надання авіакомпаніями чіткої та прозорої інформації пасажирам щодо тарифів, зборів та інших питань, пов'язаних із подорожами. DOT

сприяє чесній конкуренції в авіаційній галузі як усередині країни, так і на міжнародному рівні. Воно розглядає питання злиття, поглинання та антимонопольні питання в галузі авіаперевезень, щоб запобігти монополюючим діям, які можуть завдати шкоди споживачам або обмежити конкуренцію. Департамент також здійснює моніторинг і забезпечує дотримання антимонопольного імунітету та антиконкурентної практики в міжнародних альянсах і партнерствах між авіакомпаніями.

DOT регулює аспекти міжнародних повітряних перевезень, пов'язані з економічними питаннями. Це включає розгляд і схвалення заявок від іноземних авіаперевізників, які бажають отримати дозвіл на роботу в Сполучених Штатах. DOT оцінює ці заявки на основі умов двосторонніх угод і гарантує, що іноземні перевізники дотримуються умов цих угод під час виконання польотів у повітряному просторі США. DOT відіграє центральну роль у переговорах та виконанні двосторонніх угод про авіасполучення з іншими країнами. Ці угоди регулюють різні аспекти міжнародних повітряних перевезень, такі як маршрути, місткість і тарифи. Управління міжнародної авіації DOT веде переговори щодо цих угод від імені Сполучених Штатів і гарантує, що іноземні перевізники дотримуються умов, викладених у цих угодах, під час виконання польотів у повітряному просторі США.

Таким чином, Міністерство транспорту є ключовим регулятором і захисником прав споживачів у сфері міжнародних авіаперевезень. Він збалансовує інтереси авіакомпаній, пасажирів і конкуренції, одночасно гарантуючи, що іноземні авіаперевізники, які працюють у Сполучених Штатах, дотримуються умов двосторонніх угод і чинних правил. Ця багатогранна роль допомагає підтримувати справедливе та ефективне міжнародне авіаційне середовище в Сполучених Штатах.

Управління транспортної безпеки (TSA) є життєво важливим агентством у складі Міністерства внутрішньої безпеки США (DHS), яке головним чином відповідає за безпеку авіаперельотів у Сполучених Штатах. Роль TSA поширюється на міжнародні рейси, які відправляються з країни або

прибувають у неї [48]. TSA відповідає за перевірку пасажирів і багажу в аеропортах Сполучених Штатів, включно з міжнародними рейсами. Це передбачає впровадження різноманітних заходів безпеки, таких як перевірка пасажирів, перевірка багажу та розгортання передових технологій перевірки. Ці заходи покликані запобігти контрабанді небезпечних предметів або вибухівки на літак і забезпечити безпеку пасажирів і екіпажу.

TSA працює над тим, щоб заходи безпеки, які застосовуються в аеропортах США, відповідали міжнародним стандартам, встановленим Міжнародною організацією цивільної авіації. ICAO надає вказівки щодо авіаційної безпеки своїм державам-членам, і TSA відіграє вирішальну роль у перекладі цих міжнародних стандартів на практичні протоколи безпеки в Сполучених Штатах.

У контексті міжнародних повітряних перевезень TSA співпрацює з іноземними авіаційними органами для узгодження процедур і стандартів безпеки. Ця координація має вирішальне значення для підтримки узгодженості та ефективності глобальних зусиль у сфері авіаційної безпеки. Це включає роботу з іноземними партнерами для обміну передовим досвідом, розвідувальними даними та інформацією, пов'язаною із загрозами авіаційній безпеці. TSA несе відповідальність за регулювання та нагляд за практикою безпеки в аеропортах, авіакомпаніях та інших організаціях, пов'язаних з авіацією. Управління проводить перевірки, аудити та оцінки для забезпечення дотримання правил безпеки. Агентство також співпрацює з авіаційною промисловістю, щоб постійно вдосконалювати методи безпеки та адаптуватися до нових загроз.

Загалом Управління транспортної безпеки відіграє вирішальну роль у підтримці безпеки авіаперельотів у межах Сполучених Штатів і на міжнародних рейсах, які виконуються до та з аеропортів США. Його зусилля мають важливе значення для відповідності міжнародним стандартам безпеки, захисту пасажирів і екіпажу та забезпечення безпечної роботи міжнародних авіаперевезень.

Служба митної та прикордонної служби США (CBP) є важливою агенцією в рамках Міністерства внутрішньої безпеки США (DHS), яка несе значну відповідальність за міжнародні авіап перевезення. Роль CBP в аеропортах США, включно з міжнародними рейсами, є багатогранною та головним чином зосереджена на дотриманні імміграційного та митного законодавства [49].

Федеральна авіаційна адміністрація (FAA) відіграє вирішальну роль у міжнародній сертифікації літаків та авіаційної продукції, виробленої в Сполучених Штатах. Ця роль виходить за межі національних кордонів, оскільки сертифікати FAA визнаються в усьому світі [42]. FAA відповідає за сертифікацію льотної придатності літаків та авіаційної продукції, виробленої в Сполучених Штатах. Цей процес сертифікації передбачає ретельний аналіз конструкції, виробничих процесів і характеристик літака чи продукту, щоб переконатися, що він відповідає суворим стандартам безпеки та якості. Після того, як літак або виріб буде сертифіковано FAA як придатний до польотів, його можна буде продавати та експлуатувати в Сполучених Штатах і за кордоном. FAA активно працює над гармонізацією своїх процесів і стандартів сертифікації з міжнародними авіаційними організаціями, такими як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO). Гармонізація гарантує, що літаки та продукція США відповідають всесвітньо визнаним критеріям безпеки та ефективності, полегшуючи їх прийняття та експлуатацію на іноземних ринках. Таке узгодження з міжнародними стандартами сприяє міжнародній торгівлі та співробітництву в галузі авіації [35].

По суті, роль FAA у міжнародній сертифікації літаків має вирішальне значення для забезпечення того, щоб авіаційна продукція США була конкурентоспроможною, безпечною та надійною на світовому ринку. Завдяки зусиллям із гармонізації стандартів і укладенню угод про взаємне визнання FAA робить внесок у глобальну сумісність і безпеку авіаційних систем, одночасно підтримуючи експортні можливості аерокосмічної промисловості США.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) є видатною галузевою асоціацією, яка відіграє вирішальну роль у сприянні міжнародним авіаперевезенням, незважаючи на те, що вона не є регулюючим органом. ІАТА представляє та підтримує авіакомпанії по всьому світу, і її діяльність спрямована на просування інтересів та підвищення ефективності світової авіаційної галузі. ІАТА є голосом світової авіаційної індустрії, відстоюючи політику та правила, які підтримують інтереси її авіакомпаній-членів. Ця адвокація охоплює широкий спектр питань, включаючи управління повітряним рухом, стандарти безпеки, екологічну стійкість та економічні правила. ІАТА співпрацює з урядами, міжнародними організаціями та зацікавленими сторонами галузі для просування політики, яка підвищує ефективність і конкурентоспроможність авіаперевезень [45].

ІАТА є життєво важливою організацією, яка служить мостом між авіакомпаніями, регуляторами та іншими зацікавленими сторонами в авіаційній галузі. вона він не має регуляторних повноважень, її роль у відстоюванні інтересів галузі, встановленні стандартів, наданні послуг і підтримки сприяє загальній ефективності, безпеці та стабільності міжнародних авіаперевезень.

Загалом міжнародні авіаперевезення в Сполучених Штатах регулюються складною мережею правил і угод, спрямованих на забезпечення безпеки та ефективності авіаперевезень як усередині країни, так і за кордоном. Ці правила відповідають міжнародним стандартам, встановленим такими організаціями, як ІСАО, і їх впроваджують і забезпечують виконання різними урядовими установами США.

2.1.2. Китайська Народна Республіка

Міжнародно-правове регулювання повітряних перевезень в Китаї включає ряд міжнародних угод, стандартів і практик, які регулюють аспекти авіаційної діяльності та повітряних перевезень.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, також відома як Чиказька конвенція, є фундаментальним документом у сфері міжнародної цивільної авіації. Підписана у 1944 році, ця конвенція встановлює правила та стандарти, які регулюють міжнародне повітряне сполучення. Вона заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІСАО), яка відповідає за встановлення глобальних стандартів безпеки, ефективності та регулярності міжнародних авіаперевезень. Основною метою конвенції є сприяння розвитку безпечних та регулярних міжнародних повітряних перевезень, а також забезпечення міжнародного співробітництва в цій сфері.

Чиказька конвенція включає різні положення, які регулюють аспекти авіаційної діяльності, включаючи правила польотів, повітряні коридори, аеропортові збори, технічні стандарти, процедури безпеки, а також управління повітряним рухом. Одним з ключових аспектів конвенції є принцип суверенітету, який визнає, що кожна держава має повне та виключне право над своїм повітряним простором. Також конвенція встановлює основи для сервісу, обслуговування та навігації міжнародних авіаліній.

Китай, будучи підписантом Чиказької конвенції, зобов'язаний дотримуватися її положень та міжнародних стандартів, встановлених ІСАО. Це включає регулювання національних авіакомпаній та аеропортів відповідно до міжнародних норм, а також співпрацю з іншими країнами та міжнародними організаціями для забезпечення безпеки, ефективності та стійкості повітряних перевезень. Участь Китаю в конвенції також сприяє інтеграції країни в глобальну авіаційну систему, що має важливе значення для розвитку міжнародної торгівлі та туризму [37].

Двосторонні угоди про авіацію є важливим інструментом у міжнародних авіаційних відносинах, особливо для країн, які активно розвивають свою авіаційну індустрію, таких як Китай. Ці угоди укладаються між двома країнами і мають на меті регулювання повітряних перевезень між ними. Вони включають широкий спектр питань, починаючи від визначення

правил експлуатації міжнародних рейсів, встановлення маршрутів, частоти польотів, до питань ціноутворення та комерційної конкуренції.

Ці угоди зазвичай включають положення про права на польоти, відомі як "свободи повітря". Наприклад, деякі угоди можуть дозволяти авіакомпаніям однієї країни здійснювати рейси до і через територію іншої країни. Інші можуть включати права на внутрішні перевезення в межах території партнерської країни. Ці угоди часто містять також положення про безпеку та обслуговування літаків, а також про взаємне визнання авіаційних стандартів і сертифікацій.

У випадку Китаю, країна активно укладає двосторонні угоди, щоб розширити свої міжнародні авіаційні зв'язки та підтримувати зростання своєї авіаційної індустрії. Ці угоди сприяють не тільки розвитку авіаційного сектору, але й підтримують міжнародну торгівлю, туризм та культурний обмін. Вони дають китайським авіакомпаніям можливість розширювати свої маршрутні мережі та підвищувати конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Крім того, ці угоди відіграють важливу роль у стандартизації та гармонізації авіаційних правил і процедур. Вони сприяють узгодженню стандартів безпеки, експлуатації та навігації між країнами, що не тільки спрощує міжнародні повітряні перевезення, але й підвищує рівень безпеки авіаційної діяльності [47].

Угоди про відкрите небо є ключовим елементом в сучасній авіаційній політиці, спрямовані на лібералізацію авіаційних ринків на міжнародному рівні. Головна мета цих угод полягає у видаленні державних обмежень на міжнародні авіаційні перевезення, що охоплює такі аспекти, як кількість рейсів, маршрути, типи літаків та ціноутворення. Це створює більш конкурентний і відкритий ринок, який може сприяти зниженню вартості авіаперельотів для споживачів і розширенню доступних варіантів для пасажирів та авіакомпаній.

Угоди про відкрите небо дозволяють авіакомпаніям вільно входити на ринки інших країн, здійснювати польоти між будь-якими пунктами в країнах, що підписали угоду, а також забезпечувати транзитні, проміжні та внутрішні рейси. Ці угоди також можуть сприяти встановленню справедливих та рівних умов конкуренції, захищаючи інтереси як великих, так і малих авіакомпаній.

Сприяння економічному розвитку є ще однією важливою перевагою угод про відкрите небо. Лібералізація авіаційних ринків може призвести до збільшення обсягу торгівлі та інвестицій між країнами, підвищення рівня туризму та сприяння культурному обміну. Відкритий доступ до міжнародних ринків також стимулює авіакомпанії до покращення якості обслуговування та інновацій, що сприяє загальному розвитку авіаційної галузі.

Проте, угоди про відкрите небо також вимагають ретельного регулювання для забезпечення безпеки та стабільності авіаційних ринків. Вони повинні забезпечувати дотримання високих міжнародних стандартів безпеки та екологічних норм, а також враховувати потреби та інтереси всіх зацікавлених сторін, включаючи авіакомпанії, аеропорти, місцеві громади та пасажирів [47].

Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) відіграє ключову роль у формуванні глобальних стандартів та практик для авіаційної індустрії. Як член ІСАО, Китай зобов'язаний дотримуватися різноманітних стандартів та рекомендованих практик, встановлених цією організацією. Ці стандарти охоплюють широкий спектр аспектів авіаційної діяльності, включаючи безпеку польотів, навігацію, обслуговування літаків, авіаційну інфраструктуру, а також захист навколишнього середовища.

Одним із ключових елементів стандартів ІСАО є забезпечення безпеки польотів. Це включає встановлення вимог до підготовки пілотів, обслуговування літаків, а також процедур управління повітряним рухом. Стандарти безпеки визначають, як мають бути забезпечені безпека та надійність авіаційних операцій, від проектування літаків до їх експлуатації.

Китай, як член ІСАО, імплементує ці стандарти в національне законодавство, що забезпечує високий рівень безпеки в китайській авіаційній індустрії.

ІСАО також встановлює стандарти для навігаційних систем та аеронавігаційного обслуговування, що є важливим для забезпечення безперервності та ефективності міжнародних повітряних перевезень. Це включає в себе стандарти для радіонавігаційних систем, процедур управління повітряним рухом та використання повітряного простору. Участь Китаю в цих стандартах гарантує, що китайська авіаційна інфраструктура та оперативні процедури сумісні з міжнародними нормами, забезпечуючи безпечну та ефективну інтеграцію в глобальну авіаційну систему [37].

Крім того, ІСАО приділяє значну увагу питанням захисту навколишнього середовища, зокрема, в контексті зменшення викидів від авіаційної діяльності. Встановлені стандарти та рекомендації спрямовані на зменшення шкідливого впливу авіації на довкілля, включаючи шумове забруднення та викиди парникових газів. Китай, дотримуючись цих стандартів, вносить свій вклад у глобальні зусилля зі зменшення екологічного впливу авіації, що є важливим аспектом сталого розвитку авіаційної галузі.

Регіональні угоди та ініціативи відіграють значну роль у розвитку авіаційного сектору, особливо у такому швидкозростаючому і геополітично значущому регіоні, як Азійсько-Тихоокеанський. Китай, як одна з провідних країн у цьому регіоні, активно бере участь у різних регіональних угодах та ініціативах, що мають на меті сприяння співпраці, розвитку інфраструктури та забезпечення безпеки в авіаційному секторі.

Одним із прикладів такої регіональної співпраці є участь Китаю в ініціативах, організованих Асоціацією країн Південно-Східної Азії (ASEAN) та іншими регіональними організаціями. Ці ініціативи часто охоплюють такі аспекти, як поліпшення повітряних зв'язків, розширення мережі маршрутів, спільне використання авіаційної інфраструктури, а також впровадження спільних стандартів безпеки та екологічних норм.

Крім того, у рамках цих угод та ініціатив розглядаються питання інтеграції ринків, що може включати лібералізацію авіаційних послуг та відкриття ринків для авіакомпаній країн-учасниць. Це сприяє не лише розвитку авіаційного сектору в цих країнах, але й зміцненню економічних зв'язків між ними, стимулюючи торгівлю та туризм.

Регіональна співпраця також важлива для вирішення спільних проблем, таких як управління повітряним простором, розвиток аеропортової інфраструктури, а також реагування на авіаційні кризи та надзвичайні ситуації. Через активну участь у цих процесах, Китай не лише підвищує свій вплив у регіоні, але й сприяє створенню більш інтегрованої, безпечної та ефективної авіаційної системи в Азійсько-Тихоокеанському регіоні.

Ці міжнародні норми та стандарти сприяють створенню безпечного, ефективного та стабільного середовища для повітряних перевезень в Китаї та інтеграції країни в світову авіаційну систему.

2.1.3. Канада

Міжнародно-правове регулювання повітряних перевезень Канади охоплюється через її участь у ряді міжнародних угод та конвенцій, а також через національне законодавство, що відповідає міжнародним стандартам.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, більше відома як Чиказька конвенція, є фундаментальним документом, що визначає основи міжнародного авіаційного права. Підписана у 1944 році, ця конвенція встановлює правила і стандарти, які регулюють міжнародні повітряні перевезення та авіаційну безпеку. Канада, як учасник Чиказької конвенції, зобов'язується дотримуватися цих міжнародних норм, що охоплюють широкий спектр аспектів, від безпеки польотів до управління повітряним рухом. Ця участь підтверджує відданість Канади міжнародним принципам авіаційної безпеки та сприяє її інтеграції в глобальну авіаційну систему [33].

У рамках Чиказької конвенції, Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) була заснована для сприяння безпечним та регулярним міжнародним авіаційним перевезенням. Як член ІСАО, Канада вносить свій вклад у розробку та впровадження міжнародних стандартів і рекомендованих практик. Це включає в себе усе, від технічних аспектів обслуговування літаків до правил поведінки у повітряному просторі та на аеродромах. Дотримання Канадою цих стандартів забезпечує високий рівень безпеки в авіаційній індустрії країни, а також сприяє безперешкодному міжнародному повітряному сполученню.

Двосторонні угоди про авіацію є важливою частиною міжнародного авіаційного права і співпраці. Канада, як активний учасник міжнародної авіаційної спільноти, уклала ряд таких угод з різними країнами. Ці угоди встановлюють правила та умови для експлуатації міжнародних авіаліній, забезпечуючи юридичну основу для міжнародних повітряних перевезень. Вони охоплюють широкий спектр питань, включаючи частоту польотів, визначення маршрутів, розподіл прав на польоти між авіакомпаніями та комерційні умови, такі як тарифи та код-шерингові угоди.

Ці двосторонні угоди дозволяють Канаді контролювати та управляти доступом іноземних авіакомпаній до її повітряного простору та аеропортів, а також визначати умови, на яких канадські авіакомпанії можуть здійснювати міжнародні рейси. Вони також сприяють підвищенню конкурентоспроможності національних авіакомпаній на міжнародному рівні, забезпечуючи їм рівний доступ до іноземних ринків. Окрім того, ці угоди сприяють зростанню туризму та торгівлі, спрощуючи міжнародні подорожі та вантажоперевезення.

Крім комерційних аспектів, двосторонні угоди часто включають положення, що стосуються безпеки польотів, обслуговування літаків та стандартів безпеки аеропортів. Це забезпечує, що обидві країни-учасниці дотримуються високих міжнародних стандартів безпеки. Таким чином, угоди не тільки сприяють комерційній ефективності, але й гарантують безпеку і

надійність міжнародних авіап перевезень, що є критично важливим для глобальної авіаційної індустрії [34].

Угоди про відкрите небо, в яких бере участь Канада, є значним кроком у напрямку лібералізації авіаційного ринку. Ці угоди спрямовані на видалення або зниження державних обмежень на міжнародні авіаційні послуги, таких як обмеження на кількість, маршрути чи частоту польотів, які можуть здійснювати іноземні авіакомпанії. Це, у свою чергу, сприяє конкуренції та може призвести до зниження цін на авіап перевезення, забезпечуючи більший вибір і кращі послуги для споживачів.

Важливим аспектом угод про відкрите небо є їхня здатність сприяти економічному зростанню та розвитку. Лібералізація авіаційного ринку підвищує туристичний потік та сприяє міжнародній торгівлі, оскільки легший доступ до авіаційних перевезень робить країну більш привабливою для бізнесу та туризму. Для Канади, країни з розвиненою авіаційною інфраструктурою та значним обсягом міжнародних повітряних перевезень, угоди про відкрите небо відкривають нові можливості для її авіакомпаній та сприяють міжнародному сполученню.

Крім того, угоди про відкрите небо важливі для регулювання стандартів безпеки та ефективності. Вони забезпечують, що авіакомпанії з різних країн дотримуються високих міжнародних стандартів у сферах, таких як безпека польотів, обслуговування літаків та екологічні норми. Це не тільки підвищує безпеку та надійність авіаційних перевезень, але й сприяє створенню більш стійкої та відповідальної глобальної авіаційної індустрії.

Канада, як активний учасник міжнародного авіаційного співтовариства, є стороною ряду важливих міжнародних конвенцій, які встановлюють норми і стандарти для міжнародних повітряних перевезень. Серед них особливо важливі Варшавська конвенція та Монреальська конвенція, які регулюють питання відповідальності авіакомпаній. Варшавська конвенція, підписана у 1929 році, була однією з перших спроб створити єдиний набір правил, що регулюють відповідальність авіакомпаній у міжнародних перевезеннях. Ця

конвенція встановлювала обмеження відповідальності за шкоду, завдану пасажиром, багажу та вантажам [34].

Монреальська конвенція 1999 року, яка оновила і замінила більшість положень Варшавської конвенції, суттєво змінила правила відповідальності авіакомпаній. Вона збільшила обмеження відповідальності та ввела систему, що дозволяє пасажиром отримувати компенсацію за шкоду без необхідності доводити вину авіакомпанії в деяких випадках. Монреальська конвенція також удосконалила правила для вантажних перевезень, забезпечуючи кращий захист інтересів відправників та одержувачів.

Участь Канади у цих конвенціях відіграє ключову роль у забезпеченні захисту прав пасажирів та інтересів авіаперевізників в контексті міжнародних повітряних перевезень. Це також демонструє прихильність країни до підтримки високих міжнародних стандартів в авіаційній індустрії, що сприяє безпеці, надійності та ефективності міжнародного авіаційного транспорту.

Канадське національне законодавство, зокрема Закон про аеронавтику та регулятивна діяльність канадського транспортного агентства (Canadian Transportation Agency), також відіграє важливу роль у регулюванні повітряних перевезень, впроваджуючи міжнародні стандарти та забезпечуючи безпеку, надійність та ефективність авіаційної індустрії в країні.

2.2. Практика нормативно-правового регулювання авіаперевезень в ЄС

Нормативно-правове регулювання авіаперевезень в Європейському Союзі (ЄС) є комплексним і охоплює ряд ключових аспектів, від безпеки польотів до захисту прав пасажирів.

Безпека польотів та стандарти обслуговування в Європейському Союзі регулюються Європейським агентством з безпеки авіації (EASA), яке

відповідає за сертифікацію, регулювання, стандартизацію, а також за проведення розслідувань і моніторингу у сфері цивільної авіації [39]. Однією з ключових регуляцій EASA є Положення про екіпаж повітряних суден (EU) № 1178/2011 від 3 листопада 2011 року, яке встановлює правила для екіпажів, а також стандарти для тренажерів літаків і вертольотів [46].

EASA також відповідає за сертифікацію авіаційної продукції, встановлюючи юридичні рамки для вимог до сертифікації цивільних літаків. Кожен літак, спроектований і виготовлений у Європейському Союзі, вимагає "сертифікації", виданої EASA [46].

Загальні правила безпеки є фундаментом системи безпеки авіації ЄС. Вони забезпечують єдині вимоги для операторів, виробників та авіаційного персоналу, сприяючи руху продукції, людей та послуг у внутрішньому ринку. Ці правила також дозволяють взаємне визнання сертифікатів безпеки, зменшуючи адміністративне навантаження [36].

Лібералізація авіаційного ринку в Європейському Союзі (ЄС) мала значний вплив на трансформацію індустрії повітряних перевезень. Створення єдиного авіаційного ринку в кінці 1990-х років суттєво змінило сферу повітряних перевезень в Європі та сприяло її значному зростанню протягом останніх 20 років [32].

Історично авіаційний транспорт розвивався під контролем національних органів влади, що призводило до створення монополістичних національних авіакомпаній та державно управлених аеропортів. Міждержавні двосторонні угоди в основному керували міжнародним авіатранспортом, забезпечуючи суворий контроль доступу на ринок та режимів власності перевізників. Проте, починаючи з середини 1970-х років, цивільна авіація поступово перейшла від адміністрованої економіки до ринкової. Цей процес лібералізації в Європі розпочався після прийняття Єдиного Європейського акту 1986 року з метою створення внутрішнього ринку. В результаті, кілька пакетів регулюючих заходів ЄС поступово перетворили захищені

національні авіаційні ринки в конкурентний єдиний ринок для повітряного транспорту [32].

"Третій пакет" ЄС, прийнятий у 1992 році, встановив ключові принципи єдиного авіаційного ринку, замінивши національних авіаперевізників спільнотними авіакомпаніями. За цими правилами будь-який спільнотний авіаперевізник міг вільно встановлювати тарифи для пасажирів та вантажів і мати доступ до будь-якого внутрішнього маршруту в ЄС без будь-якого дозволу чи авторизації. Цей пакет також визначив вимоги, яким мали відповідати спільнотні авіаперевізники для початку або продовження операцій, зокрема власність та ефективне управління державами-членами та/або громадянами держав-членів, хороший фінансовий стан та належне страхування для покриття відповідальності у випадку аварії, а також профес

Європейський Союз (ЄС) значною мірою зосереджений на захисті прав пасажирів у сфері авіаційних перевезень. Законодавство ЄС щодо прав пасажирів покликане забезпечити гармонізований мінімальний рівень захисту для пасажирів, незалежно від виду транспорту. Це включає, зокрема, забезпечення мінімального рівня допомоги у випадку серйозних затримок або скасування поїздки, а також захист вразливих мандрівників.

Основні правила, які стосуються всіх видів транспорту, включають недискримінацію, спеціальний захист для пасажирів зі зниженою мобільністю, інформацію для мандрівників, національні органи контролю та механізми обробки скарг. У випадку скасування або значної затримки передбачені обов'язкові схеми компенсацій та допомоги, специфічні для кожного виду транспорту. Наприклад, у випадку авіаційного транспорту, якщо пасажирам відмовлено у посадці або рейс скасовано, пасажирів мають право на допомогу (харчування, телефонні дзвінки та, за необхідності, проживання), а також на вибір між поверненням коштів протягом семи днів (і, за потреби, безкоштовний рейс до початкової точки вильоту) або

перенаправленням або продовженням подорожі якнайшвидше або в зручну для обох сторін дату.

У сфері екологічних стандартів, ЄС активно працює над зменшенням впливу авіаційної індустрії на довкілля, що включає в себе регулювання викидів CO₂ авіакомпаніями. Це включає перегляд Директиви ЄС щодо системи торгівлі квотами на викиди (EU ETS) у сфері авіації, яка вступила в дію 14 липня 2021 року, із метою досягнення кліматичної нейтральності в ЄС до 2050 року, включаючи проміжну ціль зменшення викидів парникових газів на 55% до 2030 року. Система EU ETS зобов'язує всі авіакомпанії, які діють у Європі, моніторити, звітувати та перевіряти свої викиди та здавати дозволи на ці викиди, покриваючи певний рівень викидів від їх рейсів на рік. Система вже сприяла зниженню вуглецевого сліду авіаційного сектора більш ніж на 17 мільйонів тонн на рік.

Ці заходи в цілому сприяють створенню безпечної, ефективної та сталої авіаційної індустрії в Європейському Союзі, забезпечуючи високі стандарти як для авіакомпаній, так і для пасажирів.

2.3. Удосконалення правового регулювання авіаперевезень в Європі та світі

Удосконалення правового регулювання авіаперевезень в Європі та світі є актуальною та складною задачею, оскільки авіаційна індустрія постійно розвивається та змінюється.

Забезпечення безпеки в авіаційній індустрії є однією з найважливіших та найскладніших задач. Інциденти та аварії можуть призвести до серйозних наслідків, тому правове регулювання має на меті забезпечити максимальний рівень безпеки для пасажирів, екіпажу та вантажу.

Перш за все, це означає постійний моніторинг та оновлення технічних стандартів для повітряних суден. Регуляторні органи спільно з виробниками повітряних суден розробляють та впроваджують нові технології, які

сприяють покращенню безпеки польотів. Це може включати в себе вдосконалення систем навігації, контролю бортового обладнання та засобів комунікації.

Крім технічних аспектів, підвищення кваліфікації персоналу є невід'ємною частиною забезпечення безпеки. Пілоти, бортовий персонал та технічний персонал повинні проходити регулярну підготовку та перевірку, а також дотримуватися строгих стандартів виконання своїх обов'язків.

Системи безпеки в аеропортах також піддаються постійному вдосконаленню. Це стосується не лише фізичної безпеки, але й цифрової захищеності, оскільки сучасна авіаційна інфраструктура дедалі більше залежить від комп'ютеризованих систем.

Усі ці заходи спільно створюють комплексний підхід до забезпечення безпеки в авіаційній галузі, зменшують ризики та роблять авіаперевезення більш надійними для пасажирів та інших учасників цієї індустрії.

Удосконалення прав пасажирів в авіаційній індустрії є важливою складовою для створення справедливих та захищених умов для всіх, хто користується повітряним транспортом. Це включає в себе розробку та впровадження правил, що регулюють скасування та зміни рейсів, відшкодування за затримки та скасування, а також інші аспекти пасажирських прав.

Правила щодо скасування та зміни рейсів мають забезпечувати пасажирів ясною інформацією про їхні права та опції у випадку змін в планах подорожі. Якщо авіакомпанія скасовує або змінює рейс, пасажирів мають право на вибір між поверненням коштів або перебуванням на альтернативному рейсі. При цьому авіакомпанії можуть бути зобов'язані надавати пасажирів компенсацію за незручності, пов'язані зі зміною планів.

Відшкодування за затримки та скасування рейсів - це інший важливий аспект прав пасажирів. Зазвичай, вони мають право на компенсацію, якщо рейс затримується на певну кількість годин або скасовується повністю. Це допомагає відшкодувати пасажирів збитки, такі як втрата часу та грошей, і

стимулює авіакомпанії до покращення пунктуальності та якості обслуговування.

Крім того, права пасажирів також включають правила щодо багажу, включаючи максимальну вагу та розміри допустимого багажу, а також визначення відповідальності авіакомпаній у випадку втрати чи пошкодження багажу. Удосконалення цих аспектів дозволяє забезпечити більший комфорт та захист для пасажирів у процесі авіаперевезень.

Екологічні аспекти в авіаційній індустрії стали однією з ключових проблем у зв'язку зі зростаючим попитом на авіаперевезення та зростаючими викидами парникових газів, зокрема CO₂. Удосконалення правового регулювання в цьому контексті має на меті розвиток більш екологічних практик та технологій у авіаційній галузі.

Одним із способів зменшення викидів CO₂ є впровадження більш паливоективних двигунів та літаків, а також використання біопалива та електричних літаків. Правове регулювання може включати в себе стимули для авіакомпаній, які інвестують у нові технології та практики, спрямовані на зменшення викидів.

Також важливим аспектом є визначення відповідальності авіаційних компаній за їхні викиди та сприяння розвитку ринку кредитів на викиди (carbon credits) для сприяння компенсації викидів шляхом підтримки екологічних проектів.

Удосконалення правового регулювання також може включати в себе обмеження нічних рейсів або збільшення ефективності маршрутів, що допоможе зменшити викиди та негативний вплив авіації на навколишнє середовище.

Загальний метою цього процесу є збалансований підхід, що дозволить забезпечити зростання авіаційної галузі, при цьому мінімізуючи її вплив на забруднення навколишнього середовища та сприяючи сталому розвитку.

Забезпечення конкуренції та відкритості ринку є важливими аспектами для розвитку авіаційної індустрії. Конкуренція сприяє покращенню

обслуговування пасажирів, інноваціям та більш доступним цінам. Для досягнення цих цілей правове регулювання має включати такі аспекти:

1. Регулювання державних субсидій: Удосконалення правил щодо надання державних субсидій авіакомпаніям допоможе запобігти неконкурентному спотворенню ринку. Це важливо для забезпечення рівних умов для всіх учасників ринку і підтримки здорової конкуренції.

2. Антимонопольні правила: Встановлення і ефективне виконання антимонопольних правил допомагає запобігти монопольному поведінці та обмеженню конкуренції в авіаційній галузі. Це може включати в себе перевірку фузій та придбань авіакомпаніями, які можуть викликати концентрацію влади.

3. Відкритість ринку: Забезпечення доступу до ринків для нових авіакомпаній та збільшення конкуренції сприяє розширенню вибору для пасажирів і зниженню цін на авіаперевезення. Правове регулювання повинно сприяти створенню сприятливого середовища для нових учасників.

Щодо міжнародних угод, авіаційна галузь в значній мірі регулюється міжнародними конвенціями, такими як Чиказька конвенція, що створює рамки для міжнародної цивільної авіації. Оновлення та удосконалення таких угод може відігравати важливу роль у забезпеченні спільного регулювання в глобальному масштабі.

Зміни в міжнародних угодах можуть включати розробку стандартів безпеки, регулювання викидів парникових газів та сприяння співробітництву між країнами для розвитку більш екологічної авіації та забезпечення однакових правил для всіх учасників глобального авіаринку.

Ці напрямки вимагають співпраці між різними країнами, авіакомпаніями, міжнародними організаціями та іншими зацікавленими сторонами. Мета полягає в забезпеченні ефективного, безпечного та стабільного функціонування авіаційної індустрії в європейському та світовому масштабах.

РОЗДІЛ 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЙОГО УДОСКОНАЛЕННЯ

3.1. Ключові засади правового регулювання авіаперевезень в Україні

Авіаційний сектор все ще оговтувався від пандемії Covid-19, коли на нього вдарили численні виклики, пов'язані з російсько-українською війною. Російське вторгнення в Україну та подальші санкції, накладені на країну, принесли з собою безліч викликів для авіаційної промисловості, коли вона оговтувалася від руйнівних наслідків карантину через Covid-19.

Пандемія негативно вплинула на глобальні доходи від авіакомпаній, що надають повний спектр послуг, і бюджетних авіакомпаній. Дані показують, що галузь стабільно зростала в роки до пандемії, але глобальні доходи від авіакомпаній з повним набором послуг і недорогих авіакомпаній різко впали в 2020 році, перш ніж показати ознаки відновлення в 2021 році, яке все ще було менше, ніж до пандемії (рис. 3.1).

Ця боротьба за відновлення посилилася санкціями та обмеженнями на авіапослуги, запровадженими Росією та проти неї.

З початку вторгнення в Україну Канада, ЄС, Велика Британія, США та інші країни заборонили російським літакам літати у своєму повітряному просторі. Росія у відповідь заборонила 36 країнам здійснювати польоти в своєму небі.

Взаємні санкції та авіаобмеження сколихнули авіаційний сектор, що призвело до скасування або зміни маршрутів рейсів, підвищення цін на авіаквитки, підвищення вартості палива та проблем із постачанням титану, серед інших проблем.

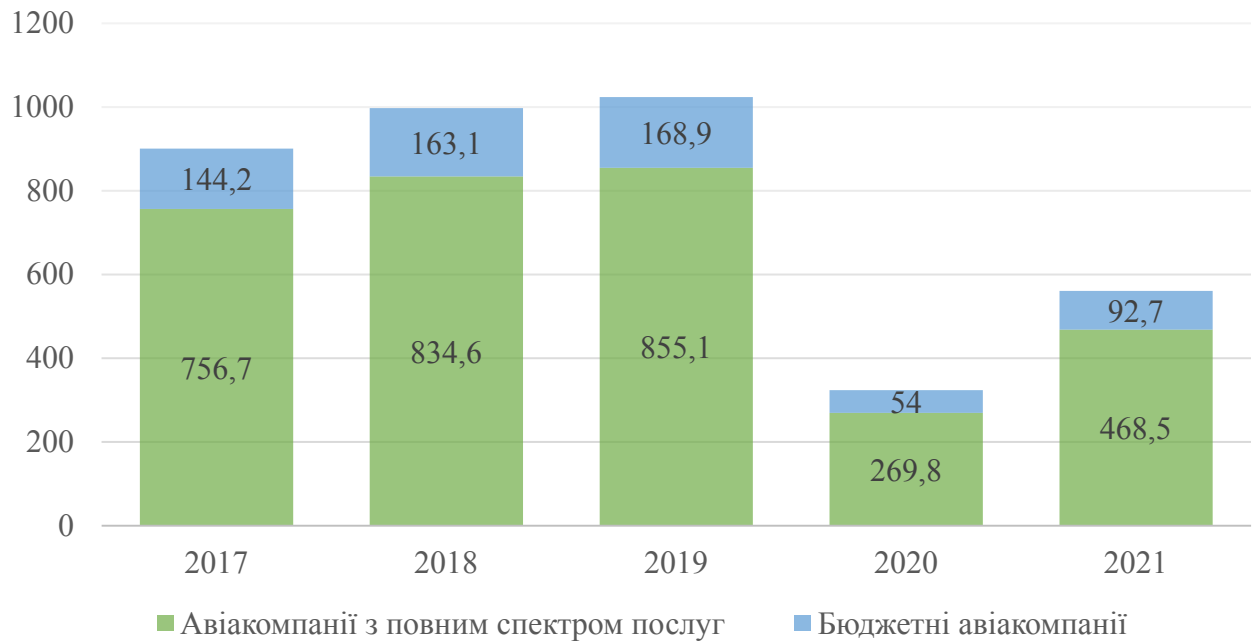


Рис. 3.1. Глобальний дохід від авіакомпаній із повним набором послуг і бюджетних авіакомпаній, млрд. дол. США [41]

Поєднання санкцій і заборони на польоти змусило кілька авіакомпаній або призупинити, або змінити маршрути своїх рейсів. Флагманська авіакомпанія Росії "Аерофлот" оголосила про припинення всіх своїх міжнародних рейсів, крім тих, що здійснюються в Білорусь, а друга за величиною авіакомпанія країни S7 також призупинила міжнародні рейси.

Зміна маршруту або скасування рейсів: результатом закритого повітряного простору є зміна маршруту. Це означає, що рейси повинні будуть здійснювати інший маршрут до місця призначення, з довгими відстанями та меншою кількістю аеропортів для відхилень. Аеропорти відведення - технічні зупинки рейсів для дозаправки; це збільшить час польоту та вартість. Наприклад, для прямих рейсів із США до Індії потрібен російський повітряний простір, і в разі зміни маршруту рейси повинні будуть робити технічну зупинку в Туреччині чи ОАЕ, що означає більші відстані та вищі витрати. Окрім вищих цін на авіаквитки, подорож до України та сусідніх країн не є цілком безпечною через триваючий конфлікт і потік біженців, які перетинають кордони.

Вищі витрати на паливо: санкції проти Росії посилюють занепокоєння щодо поставок і вже вплинули на ціни на нафту. Для авіакомпанії паливо є однією із високих експлуатаційних витрат. Зростання вартості палива вплине на прибутковість авіакомпаній, які все ще оговтуються після падіння попиту через пандемію. Закритий повітряний простір означає довший час польоту, більше споживання палива, більше годин пілотування, вищу вартість і, як наслідок, вищі тарифи. Вищі ціни також можуть вплинути на відновлення попиту.

Постачання титану: Титан є критично важливим металом, який використовується у виробництві літаків. Україна та Росія є одними з основних виробників титану, і триваючий конфлікт може перервати постачання в найближчій перспективі. Російська компанія ВСМПО-Авіста є основним постачальником титану для Boeing і Airbus. У нещодавній заяві Airbus оголосив: «Геополітичні ризики включені в нашу політику щодо джерел титану. Тому ми захищені в короткостроковій/середньостроковій перспективі» [41].

Багатьом неросійським авіакомпаніям доводиться робити відхилення, щоб уникнути польотів через російський повітряний простір, а деякі європейські компанії взагалі скасовують свої рейси до Азії.

Фінська авіакомпанія Finnair спочатку скасувала свої рейси до Японії, Китаю та Південної Кореї, але згодом відновила рейси до Сеула, Токіо та Шанхаю, обходячи маршрут, який вміщує повітряний простір Росії.

Дослідження GlobalData стверджує, що «зростання вартості палива вплине на прибутковість авіакомпаній, які все ще відновлюються після падіння попиту внаслідок пандемії [41].

Ці приклади показують, як російсько-український конфлікт значною мірою вплине на майбутні перспективи авіаційного сектору. На тлі надзвичайно руйнівних двох років, пов'язаних з пандемією Covid-19, надії галузі на вихід у «нову нормальність», можливо, доведеться забути.

Крім вантажних повітряних перевезень, це вплине на торгівлю товарами в усьому світі. Залізничний транспорт, що сполучає Азію та Європу через Росію, скоротився, а важливий торговельний район Чорного моря повністю закритий для морського транспорту. Таким чином, і без того серйозні проблеми з ланцюгом постачання, ймовірно, загостряться та залишаться надовго.

Війна і пов'язані з нею санкції явно зменшать світову торгівлю, інвестиції та економічну активність у цілому. Досі панує велика невизначеність щодо війни, її потенційного масштабу та тривалості. З огляду на сьогоднішній стан, ми можемо очікувати, що у 2022 році буде втрачено до 1 відсоткового пункту зростання світового ВВП. Отже, глобальна рецесія наразі не передбачається, оскільки перед війною МВФ прогнозував зростання світового ВВП на 4,4%.

Міжнародне право відіграє важливу роль у регулюванні авіаперевезень в Україні. Однією з найбільш важливих міжнародних угод є Варшавська конвенція про обмеження відповідальності авіаперевізників, прийнята у 1929 році та її пізніші додаткові угоди, такі як Монреальський протокол. Ці міжнародні документи встановлюють стандарти та правила, які стосуються відповідальності перевізників за втрату або пошкодження багажу та вантажу, а також права пасажирів в разі затримок чи скасування рейсу.

Згідно з Варшавською конвенцією та Монреальським протоколом, авіаперевізники мають право обмежити свою відповідальність у разі втрати чи пошкодження багажу та вантажу. Ці обмеження можуть бути значними в порівнянні з фактичною вартістю втраченого майна, і вони часто викликають обговорення щодо справедливості таких правил. Однак ці міжнародні угоди надають загальний каркас для вирішення таких питань.

Додатково, міжнародні угоди також встановлюють права пасажирів, включаючи право на інформацію про рейс, відшкодування у разі затримки або скасування рейсу, а також права в разі травмування чи смерті пасажирів під час авіаперевезення. Ці права доповнюються національним

законодавством України та додатковими угодами, укладеними між Україною та іншими країнами.

Важливо зауважити, що Україна, як учасниця цих міжнародних угод, зобов'язана впроваджувати їхні положення в національне законодавство та забезпечувати їхнє дотримання авіакомпаніями, що здійснюють авіап перевезення в Україні. Такий підхід допомагає забезпечити високий рівень безпеки та захисту прав пасажирів в авіаційній галузі України.

Україна має розвинуту систему національного законодавства, що регулює авіаційну діяльність та авіап перевезення внутрішнього та міжнародного характеру. Одним з ключових документів є Повітряний кодекс України, прийнятий для регулювання авіаційної галузі та визначення правил і стандартів, що стосуються перевезень, безпеки, регуляторної діяльності та інших аспектів авіаційної сфери.

Повітряний кодекс України встановлює норми і правила для всіх учасників авіаційного процесу, включаючи авіап перевізників, пасажирів, аеропорти та регуляторні органи. Він визначає вимоги до безпеки польотів, відповідальність сторін за порушення договорів про авіап перевезення, а також встановлює процедури розслідування авіаційних інцидентів та аварій.

Національне законодавство України також включає в себе інші закони, розпорядження та нормативні акти, які регулюють конкретні аспекти авіаційної галузі, такі як права пасажирів, обов'язки авіап перевізників щодо обслуговування пасажирів з особливими потребами, вимоги до безпеки на борту повітряних судів, ліцензування авіаційних підприємств і багато інших аспектів.

Важливо відзначити, що національне законодавство України гармонізується з міжнародними угодами та конвенціями, які регулюють авіап перевезення, забезпечуючи виконання зобов'язань перед міжнародними партнерами та забезпечуючи високий рівень безпеки та захисту прав пасажирів в авіаційній галузі України. Такий підхід допомагає забезпечити

стабільність та надійність авіаперевезень в Україні та сприяє розвитку цієї важливої галузі.

Україна активно веде переговори та укладає договори про авіаперевезення з іншими країнами та міжнародними авіакомпаніями з метою регулювання та спрощення повітряних зв'язків. Ці договори можуть мати різний характер і спрямовані на встановлення правил і умов для авіаперевезень між Україною та іншими державами.

Двосторонні договори про авіаперевезення (білятеральні угоди) укладаються між Україною і конкретною країною-партнером. Вони визначають права і обов'язки авіакомпаній кожної зі сторін, обсяги перевезень, правила безпеки та інші аспекти авіаційних відносин між цими країнами. Такі угоди сприяють розвитку міжнародних авіаперевезень та підтримці партнерських стосунків між країнами.

Багатосторонні договори і угоди, такі як Монреальський протокол, регулюють авіаперевезення на більш широкому міжнародному рівні. Україна, як учасниця цих міжнародних угод, зобов'язана дотримуватися їхніх норм та стандартів. Такі угоди встановлюють загальні правила для авіаперевезень, включаючи норми відповідальності перевізників, права пасажирів та процедури розслідування авіаційних інцидентів.

Договори та угоди про авіаперевезення є важливими інструментами для забезпечення безпеки та регулювання авіаційної діяльності України на міжнародній арені. Вони сприяють розвитку авіаційної галузі, підтримці міжнародних зв'язків та забезпеченню високого рівня якості авіаперевезень для пасажирів і вантажів.

Права пасажирів в авіації мають важливе значення і регулюються як національним, так і міжнародним законодавством. В Україні права пасажирів визначені в Повітряному кодексі України та інших законодавчих актах, а також відповідно до міжнародних угод, зокрема Монреальського протоколу та Варшавської конвенції.

Одним з основних прав пасажирів є право на безпеку польоту. Це включає в себе право на безпечний та комфортний перельот, а також право на інформацію про потенційні ризики та процедури безпеки на борту літака. Пасажири також мають право на інформацію. Це включає в себе обов'язок авіакомпаній надавати пасажирам достатньо інформації про рейс, правила та обмеження, а також процедури реєстрації та безпеки. У випадку затримок, скасування рейсів або втрати багажу пасажири мають право на відшкодування згідно з чинним законодавством та правилами авіакомпанії. Це забезпечує захист інтересів пасажирів у випадках, коли стосовно них порушено договір перевезення. Загалом, правове регулювання авіаперевезень в Україні та на міжнародному рівні спрямоване на забезпечення безпеки, зручності та прав пасажирів, а також на регулювання відносин між авіакомпаніями та пасажирами для забезпечення справедливості та відповідальності в цій галузі.

Регулюючі органи в Україні відіграють ключову роль у контролі та нагляді за авіаційною діяльністю в країні. Міністерство інфраструктури України відповідає за формування та виконання державної політики в авіаційній галузі. Це включає в себе розробку та затвердження нормативних актів, регулюючих авіаційну діяльність, а також контроль за дотриманням цих правил авіаційними суб'єктами.

Державна служба цивільної авіації України (ДСЦА) відповідає за забезпечення безпеки авіаційних операцій та дотримання стандартів безпеки в авіаційній галузі. ДСЦА видає ліцензії на авіаційну діяльність, проводить інспекції та аудити авіакомпаній та інших суб'єктів авіаційної діяльності, і вживає заходів у разі виявлення порушень правил та стандартів.

Судова практика грає важливу роль у вирішенні спорів та питань, пов'язаних з авіаперевезеннями. Рішення судів можуть визначати правовий статус пасажирів, авіакомпаній та інших учасників авіаційних справ. Суди розглядають справи, пов'язані з порушеннями прав пасажирів, відшкодуванням збитків у разі затримок або скасування рейсів, а також інші

питання, що виникають у сфері авіаперевезень. Рішення судів можуть бути важливими прецедентами, які впливають на правове регулювання авіаційної галузі в Україні.

Перевезення пасажирів є окремою галуззю, яка підпадає під цивільно-правове регулювання. У звичайній науковій мові, вчені, які вивчають питання, пов'язані з ефективним правовим регулюванням перевезень пасажирів, зазвичай називаються "транспортними правознавцями". Це обумовлено рядом факторів, які виникають через специфіку самої діяльності транспортних підприємств, які здійснюють перевезення.

Сама ця специфіка призводить до існування великої кількості нормативно-правових актів, які призначені для регулювання юридичних відносин у галузі перевезень пасажирів. Серед них є Цивільний кодекс України (далі - ЦК України), різні транспортні статuti та кодекси, включаючи Повітряний кодекс України (далі - ПК України). Детальний аналіз спеціальної наукової літератури та зазначених нормативних актів, а також Правил перевезень пасажирів, дозволяє зробити ряд висновків. Головний висновок полягає в тому, що механізм правового регулювання перевезення пасажирів різними видами транспорту відрізняється один від одного.

На сьогоднішній день, тільки в авіаційному транспорті існують Правила перевезень пасажирів відповідно до Монреальської конвенції 1999 року. Ці правила передбачають відповідальність перевізника за невиконання або неналежне виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Зокрема, вони встановлюють обмежену цивільно-правову відповідальність перевізника за затримку пасажирів у доставці до пункту призначення, яка залежить від тривалості затримки та відстані польоту.

Повітряні перевезення базуються на укладенні договору, загальні умови якого містяться в нормах глави 64 Цивільного кодексу України. Отже, в рамках договору перевезення пасажирів та багажу, одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити другу сторону (пасажирів) до пункту

призначення і, у випадку передачі багажу, доставити його до пункту призначення та передати його особі, яка має право на отримання багажу. У свою чергу, пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу - за його перевезення (частина 1 статті 910 ЦК України) [31].

Договір повітряного перевезення означає угоду, яка стосується перевезення товарів повітряним транспортом, включаючи період, коли товари перебувають під контролем авіаперевізника.

Згідно з умовами договору повітряного перевезення, всі сторони повинні дотримуватися загальних правил, які ні перевізник, ні його клієнти не повинні забувати. Невиконання цих правил може призвести до додаткових проблем і неочікуваних витрат. Роль цивільно-правового договору значно посилюється в організації господарської діяльності суб'єктів товарно-грошових відносин. Усе це підтверджує соціальну важливість цивільного права, яка зростає в правовій державі і визначає його місце в системі правових галузей [3, с. 59].

Ефективність договору визначається декількома факторами, такими як здатність сторін до укладення угоди, відповідність їхніх намірів і волевиявлень, дотримання необхідної форми договору, орієнтація на виникнення реальних правових наслідків, відповідність договору вимогам законодавства та моральним нормам суспільства [1]. Нездійснення платежу за договором є порушенням умов виконання договору, а не підставою для його недійсності. Порушення умов виконання договору та його недійсність мають різні наслідки. Проте сторони, що укладають договір, можуть обговорити настання або зміну прав і обов'язків щодо невідомих обставин, які можуть або не можуть настати (відкладальна обставина) [29, с. 42]. Згідно зі статтею 212 Цивільного кодексу України, якщо одна сторона недобросовісно перешкоджає настанню відповідної обставини, ця обставина вважається наступною.

Більшість договорів перевезення є договорами приєднання, тому умови, щодо яких має бути досягнута згода, зазвичай визначає перевізник. При цьому він керується вимогами міжнародних організацій, діючим законодавством і своїми власними інтересами [23, с. 406].

Предметом транспортних правовідносин завжди є надання послуг. За словами В.В. Луць, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг нерозривно пов'язане з діяльністю особи, яка їх надає. Корисний ефект такої діяльності не полягає в досягненні певного матеріального результату, як у випадку підрядних договорів, а в самому процесі надання послуги [19, с. 53].

Визначення терміну "перевізник" має велике значення як у науковому, так і у практичному плані, як на міжнародному, так і внутрішньому законодавстві. У підставі визначення повітряного перевізника містяться відомості, що визначаються у Повітряному кодексі України і Правилах перевезення пасажирів і багажу [8]. Згідно зі статтею 59 Повітряного кодексу України, перевізником вважається будь-яка юридична або фізична особа, яка виконує повітряні перевезення та має права експлуатанта авіаційної техніки.

З метою захисту прав пасажирів, необхідно закріпити імперативи разом з механізмом їх виконання, включаючи на рівні Цивільного кодексу України та спеціальних законів. Відповідно до позиції В.П. Грибнова, межі є важливою частиною кожного суб'єктивного права, оскільки відсутність таких меж перетворює право на свавілля і позбавляє його сенсу [24]. При цьому визначення меж не обмежує права, а скоріше надає їм структуру і визначає їх обсяг.

Належне виконання сторонами обов'язків, що виникають з договору повітряного перевезення або з вимог транспортного законодавства, призводить до завершення виконання зобов'язань з перевезення вантажу і досягнення цілей договору. Проте іноді сторони не можуть домовитися щодо цього. У такому випадку важливу роль грають заходи майнової відповідальності за порушення договору перевезення повітряним

транспорт. Фактичною підставою для відповідальності є скоєння цивільного правопорушення.

Цивільно-правова відповідальність застосовується у випадках порушення сторонами обов'язків з договору повітряного перевезення. Підстави та обставини застосування цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регулюються Цивільним кодексом України, Законом України "Про транспорт" та іншими законами, кодексами і статутами в сфері транспорту, а також відомчими актами Міністерства інфраструктури України.

Перевізник може бути обмежений у своїй відповідальності за договором повітряного перевезення, і ці обмеження встановлені як на національному, так і на міжнародному рівнях. Національне законодавство, зокрема пункт 2 частини I статті 93 Цивільного кодексу України, також посилається на норми міжнародних угод, які регулюють обмеження відповідальності при повітряних перевезеннях.

Межі відповідальності перевізника для міжнародних перевезень визначаються положеннями Варшавської Конвенції. Зокрема, пункти а і б частини 2 статті 22 Варшавської Конвенції встановлюють обмеження відповідальності наступним чином: 1) при перевезенні зареєстрованого багажу та вантажу - до 250 франків за кожен кілограм втраченого або пошкодженого багажу та вантажу; 2) при перевезенні ручної поклажі - до 5 тисяч франків на пасажирів щодо ручної поклажі [21].

Ці обмеження відповідальності перевізника застосовуються як до затримки вантажу, багажу чи пасажирів, так і до завданої шкоди вантажу, багажу чи пасажирів. Суд, відповідно до свого національного законодавства, може покласти на відповідача (перевізника) всі або частину судових витрат, які поніс позивач у зв'язку із судовим спором, на підставі пункту 4 статті 22 Варшавської Конвенції зі змінами, внесеними Гаазьким протоколом [7]. Ці судові витрати компенсуються відповідачем (перевізником) позивачу понад

встановлені обмеження відповідальності перевізника, за винятком певних випадків, визначених у статті 22 Варшавської Конвенції.

Питання відповідальності авіаперевізника у разі затримки або прострочення доставки вантажу вимагає особливої уваги. Оскільки швидкість повітряного транспорту є його основною перевагою, необхідно розглянути, яким чином перевізник несе відповідальність у випадку затримки або прострочення доставки вантажу. Варшавська Конвенція передбачає відповідальність перевізника в таких ситуаціях, але не встановлює конкретних строків доставки, які є важливими для покладення відповідальності за прострочення в доставці вантажу.

Правила Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) накладають обов'язок на перевізника вживати всі необхідні заходи для своєчасної доставки, але містять застереження, що розклад польотів є орієнтовним і не гарантується, і навіть передбачають правило про звільнення перевізника від відповідальності за прострочення [10]. У зв'язку з таким нормативним підходом суди, розглядаючи справи, пов'язані з простроченням або затримкою, зазвичай вказують на відсутність правових підстав для покладення відповідальності на авіаперевізника через відсутність конкретно визначених строків доставки. Однак, якщо договір повітряного перевезення вантажу чітко встановлює строки доставки, то суди враховують ці положення договору і покладають відповідальність за прострочення в доставці вантажу на авіаперевізника.

У юридичній практиці існує точка зору, що у відсутність встановлених строків доставки, на перевізника покладається обов'язок виконати транспортування протягом оптимальних строків. Ця позиція знаходить підтвердження як у наукових дослідженнях, так і у практиці, і визначається низкою судових та арбітражних рішень. Межі відповідальності, які стосуються як незбереження, так і прострочення доставки вантажу, також встановлюються Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [8].

Відповідальність перевізника у випадку втрати, недостачі, псування або пошкодження зареєстрованого багажу чи вантажу повинна бути пов'язана з ваговою нестачею (вагою пошкодженої маси), яка виникла під час перевезення. Якщо шкода виникла через навмисні дії або бездіяльність перевізника або його працівників, агентів, і така шкода заподіяна з відповідним наміром або через необережність, але з розумінням про можливий шкідливий результат, за умови, що працівник перевізника або агент перевізника діяв в межах своїх службових повноважень, то вказані два випадки обмеження відповідальності перевізника не можуть застосовуватися згідно з пунктом 20.5.2 Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [8].

Також існують ситуації, коли перевізник повністю звільняється від відповідальності. Такі випадки звільнення від відповідальності мали б бути визначені на рівні цивільного кодексу України або правил повітряних перевезень України. Проте лише 20-й розділ Правил повітряних перевезень вантажів містить випадки звільнення від відповідальності авіаперевізника [8]. У разі непереборної сили, перевізник звільняється від відповідальності за порушення строку доставки пасажирів до пункту призначення. Перевізник, відповідно до норм цивільного законодавства, повинен усунути несправності транспортного засобу, які не залежали від нього та загрожували життю або здоров'ю пасажирів [10].

Згідно з положеннями Варшавської Конвенції, перевізник може звільнитися від відповідальності, якщо він доведе, що шкода була завдана або спричинена недбалістю, неправомірною дією або бездіяльністю особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять її права. Перевізник може бути повністю або частково звільнений від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі, у якому ця особа спричинила або сприяла виникненню шкоди.

Але у випадку, коли вимогу про компенсацію збитків, пов'язаних із смертю або тілесними ушкодженнями пасажирів, яку подає особа, відмінну

від самого пасажера, перевізник може також повністю або частково звільнитися від відповідальності, якщо він зуміє довести, що недбалість, інша незаконна дія чи бездіяльність самого пасажера призвели до заподіяння шкоди або сприяли її виникненню [2, с. 288].

Потрібно відзначити, що, наприклад, коли розглядається договір повітряного перевезення і він не підпадає під область застосування міжнародних угод, відповідальність перевізника за завдану шкоду під час повітряних перевезень визначається загальними правилами цивільної відповідальності. Однак, якщо законом або умовами договору перевезення передбачена збільшена відповідальність перевізника, то застосовуються положення конвенцій.

3.2. Виявлення проблем та недоліків правового регулювання авіаперевезень в Україні та шляхи їх вирішення через імплементацію міжнародного досвіду

Авіакомпанії, які виконують регулярні рейси, включаючи ті, що летять в Україну, розробили свої правила для перевезення пасажирів та багажу, які доступні для ознайомлення пасажиром та всім охочим. Загалом, ці правила подібні, але є окремі відмінності. Пасажири повинні обов'язково ознайомитися з ними та дотримуватися їх під час готування до польоту.

Відносини між пасажиром і авіаційною компанією виникають на основі укладення договору про перевезення. У міжнародному транспорті цей договір має важливе значення, і він є правовою основою для укладення зобов'язань між пасажирами, з одного боку, і транспортними організаціями, з іншого. Тому важливо конкретизувати умови перевезення, які встановлені міжнародними угодами та національним законодавством. Договір також має

значення у визначенні майнової відповідальності сторін у разі невиконання зобов'язань щодо перевезення.

Укладення договору перевезення підтверджується квитком, що дає пасажиру право на переліт за визначеним рейсом, а авіаперевізник зобов'язаний забезпечити перевезення пасажирів та його багажу відповідно до умов договору до пункту призначення. Коли пасажир віддає свій багаж для перевезення, йому виділяється багажна (ідентифікаційна) бирка.

Умови договору авіаційного перевезення, як правило, не включаються у квиток, а визначаються на підставі міжнародних нормативних актів та Авіаційних правил України. "Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу", які були схвалені Державною авіаційною службою України 26 листопада 2018 року, є обов'язковими для всіх авіаперевізників, що здійснюють міжнародні або внутрішні перевезення пасажирів та/або багажу з/до аеропортів, розташованих на території України.

Авіакомпанії або їх представники пропонують пасажирів ознайомитися з авіаційними правилами під час придбання квитка, де розкриваються докладні умови договору. Саме в цьому документі пасажирів повинні знайти інформацію про наступне: обмеження відповідальності авіакомпаній під час перевезення пасажирів та багажу; податки та збори; час реєстрації на рейс; правила перевезення ручної поклажі та реєстрованого багажу; процедури перевезення речей, а також заборони, що стосуються окремих предметів; права та обов'язки пасажирів і авіаперевізників; контактну інформацію авіакомпаній та будь-яку іншу важливу інформацію, яку транспортна організація вважає за потрібну передати пасажирів. Умови договору не можуть суперечити вимогам Монреальської конвенції щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України і т. д.

У сучасній практиці авіаперевезень майже завжди використовується електронна версія квитка, і тому багато положень Авіаційних правил України стали застарілими. Положення розділу "Договір перевезення. Квиток", такі як

визнання квитка недійсним, правила щодо втрати або пошкодження квитка, терміни дії квитка та процедури повернення квитка, потребують оновлення.

Часто у квитку не вказується повна назва авіаперевізника, а замість цього вказується код IATA або код ICAO авіаперевізника. Під час придбання квитка, авіаперевізнак або його агент з продажу повинні надати пасажирові інформацію щодо повної назви авіаперевізника, яка вказана в квитку у вигляді коду авіаперевізника.

Іноді сторони передбачають можливість зупинки пасажира на маршруті, що називається "Stopover". Така зупинка повинна бути зазначена в авіаквитку або попередньо погоджена з авіаперевізнаком.

Взаємодія пасажира з авіатранспортною компанією встановлюється під час бронювання місця на рейсі. Зазвичай бронювання здійснюється безоплатно, і пасажирові отримує підтвердження цього бронювання. Оплата за перевезення може бути здійснена негайно, або ж пасажирові має можливість оплатити протягом визначеного строку. У випадку несплати, місце може бути передане іншому пасажирові. При бронюванні пасажирові надає свої особисті дані для обробки та бронювання, а також для отримання додаткових послуг та спрощення формальностей щодо в'їзду та виїзду з країни. Пасажирові надає згоду авіаперевізнаку на збір, зберігання і обробку своїх особистих даних на протязі п'яти років і можливість передачі цих даних третім особам, які беруть участь в процесі бронювання та перевезення, а також державним органам відповідно до чинного законодавства.

Вартість квитка визначається на основі тарифу, податків і зборів. Пасажирові може сплатити за квиток готівкою, банківською карткою або банківським переказом. Якщо оплата здійснюється в іншій валюті, авіаперевізнак або його агент проведуть конвертацію вартості.

Укладення договору перевезення передбачає низку взаємопов'язаних прав та обов'язків для сторін, які можуть відрізнятися від правил інших видів міжнародних перевезень. Перед посадкою на борт пасажирові повинен пред'явити відповідні документи, що підтверджують його особу, та

відповісти на запитання, пов'язані з безпекою. Пасажир також має повідомити авіаперевізника про будь-які проблеми зі здоров'ям, які можуть вплинути на перевезення або безпеку польоту. Ці обов'язки пасажира деталізуються згідно з правилами окремих авіакомпаній.

Протягом всього періоду від вильоту з аеропорту до прибуття в аеропорт призначення, пасажир повинен дотримуватися правил безпеки та слідувати інструкціям авіаперевізника. Пасажир має утримуватися від будь-яких дій, які можуть поставити під загрозу безпеку повітряного перевезення, завдати незручностей іншим пасажирам або спричинити шкоду майну авіаперевізника або інших учасників перевезення.

Час реєстрації на рейс визначається авіаперевізником, і тому пасажир повинен прийти до стійки реєстрації з багажем не пізніше ніж за 2 (3) години до запланованого часу вильоту літака. Потім пасажир повинен прийти до виходу на посадку у визначений час і пройти обов'язкову особисту перевірку, включаючи перевірку багажу, що проводиться державними органами. Згідно з пунктом 10.5 Правил, реєстрація пасажирів та оформлення багажу проводяться на підставі квитка та документа, що посвідчує особу пасажира, зазвичай паспорта громадянина України для виїзду за кордон. Пасажир також повинен дотримуватися правил перевезення багажу, користуватися ременями безпеки, не палити та поводитися на борту відповідно до встановлених правил.

Пасажири можуть передавати свій багаж для реєстрації. Згідно з Правилами, такий багаж може включати місця, вагою не більше 32 кг та визначеними габаритами. Понаднормовий та негабаритний багаж може бути прийнятий авіаперевізником за винятком і за його згодою. Авіаперевізник несе відповідальність за збереження багажу з моменту реєстрації до моменту видачі пасажиру. Видачу багажу підтверджує виданий пасажиру відривний талон багажної ідентифікаційної бирки або багажна квитанція, яка містить інформацію про кількість та вагу місць, які були прийняті до повітряного перевезення.

Перевізник має багато обов'язків. Під час бронювання рейсу, перевізник повинен інформувати пасажира про авіакомпанію та чинні правила перевезень. Пізніше на борту літака працівники авіакомпанії повинні надати інформацію про розташування та використання ременів безпеки, аварійних виходів та іншого обладнання, яке використовують пасажери (наприклад, рятувальні жилети, кисневі маски), а також нагадати про заборону паління та використання електронних пристроїв.

Обов'язки авіакомпаній можна умовно розділити на дві групи: ті, які виконуються в аеропорту, та ті, які виконуються на борту літака. Перша група обов'язків стосується надання інформації про відправлення та прибуття рейсу, можливість затримок, місця та часу реєстрації на рейс, можливих маршрутів до воріт виходу, правил контролю та розташування аеропортових служб і т. д. Оголошення в аеропортах України повинні проводитися українською та англійською мовами.

Авіаперевізник повинен забезпечити реєстрацію пасажирів в аеропорту, організацію посадки та висадки пасажирів, розфасовку та завантаження багажу тощо. Авіаційна компанія визначає не тільки час проведення реєстрації пасажирів, але і час посадки пасажирів на борт, а також час її завершення, з урахуванням особливостей конкретного аеропорту.

На борту повітряного судна перевізник має забезпечити низку послуг, які варіюються в залежності від різних факторів, таких як тип повітряного судна, тривалість польоту та клас обслуговування. Конкретний перелік цих послуг встановлюється правилами авіаперевізника, але мінімальний стандарт послуг повинен бути забезпечений. До таких послуг включаються: обладнання пасажирського салону технічними засобами та системами забезпечення безпеки, збереження комфортного температурного режиму, надання засобів індивідуального користування, забезпечення належного санітарно-гігієнічного стану салону повітряного судна та наявність місць для певних категорій пасажирів.

Обслуговуючий персонал повинен бути готовим надавати безкоштовні послуги, такі як допомога пасажиром під час посадки або висадки, надання інформації щодо правил поведінки на борту, кількості платних та безоплатних послуг, перша долікарська допомога, надання питної води на вимогу пасажирів та доступ до туалетних кімнат.

Правила авіаперевізника визначають перелік додаткових послуг, їхні умови та вартість. Пасажир може з огляду на свої потреби ознайомитися з комплексом таких послуг на веб-сайті авіакомпанії та замовити їх перед польотом.

Правила авіаційних перевезень пасажирів та багажу визначають окремі категорії пасажирів та особливості їх перевезення, а також можуть містити відомості щодо відмови у наданні послуги перевезення.

Діти віком до 2 років та діти-інваліди до 12 років повинні бути супроводжені дорослою особою, яка є повнолітньою, під час авіаперевезення. Дитина віком до 2 років з власним квитком може перевозити багаж у такому ж обсязі, як і доросла особа, відповідно до придбаного пакета послуг. Для перевезення дітей в цьому віці автомобільні крісла повинні бути сертифіковані для повітряних перевезень. Якщо дорослий подорожує з дитиною до 2 років без окремого квитка, то багажний обсяг користується правами дорослої особи згідно з пакетом послуг, але дитина має право на безкоштовне перевезення складної дитячої коляски або автомобільного крісла і сидить на колінах дорослої особи, використовуючи спеціальний прив'язний ремінь для немовлят. Якщо дорослий подорожує з більш ніж однією дитиною в цьому віці, інші діти мають власні квитки і місця. Більшість авіакомпаній не дозволяють перевозити новонароджених дітей у віці до 14 днів.

Діти, які подорожують без супроводу та старші 12 років, належать до окремої категорії. Деякі авіакомпанії можуть надавати цю послугу, але за умови, що дитину зустрінуть в пункті призначення. Однак процедура

самостійного виїзду дитини може визначатися авіакомпанією та державою заздалегідь.

Вагітні жінки можуть подорожувати літаком за певних умов. Авіакомпанії встановлюють обмеження від 32 до 36 тижнів вагітності, після чого перевезення може бути обмежено або відмовлено. Вагітним жінкам часто потрібно надати медичні довідки, які підтверджують їхній стан здоров'я та придатність для перельоту. Перед польотом всі вагітні жінки зазвичай повинні заповнити спеціальну форму, що стосується очікування дитини.

Правила враховують положення таких законодавчих актів, як Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 року № 1107/2006, який стосується прав інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного транспорту [4], а також Конвенція про права осіб з інвалідністю [20]. Пасажири з обмеженими можливостями руху мають можливість безоплатно перевозити одне або два інвалідних крісла (складні крісла) та інші ортопедичні засоби як додаток до багажу, зазначеного у квитку.

Правила перевезень визначають ситуації, в яких перевізник може відмовити пасажиру у перевезенні. Ці ситуації включають необхідність забезпечення безпеки польоту, дотримання вимог державних органів, медичний стан пасажирів, який може бути небезпечним для нього самого або для інших, порушення правил користування повітряним транспортом та невиконання розпоряджень командира повітряного судна або інших посадових осіб авіапідприємства, наявність нетверезого стану у пасажирів, порушення суспільного порядку та створення загрози для безпеки польоту або життя інших пасажирів.

Авіаперевізник може скасувати або затримати рейс з комерційних або незалежних причин, але це робиться тільки як останній захід, коли неможливо уникнути негативних наслідків. Відповідно до загальних правил, перевізник зобов'язаний зробити все можливе, щоб уникнути такої ситуації.

Правила також встановлюють права пасажирів регулярних та чартерних рейсів, в разі відмови у перевезенні або скасування або затримки рейсів, і вони повністю враховують положення Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 11 лютого 2004 року, що стосується загальних правил компенсації та допомоги пасажирам в таких ситуаціях [4].

Існування окремих національних правил для перевезення пасажирів і багажу підкреслює важливість розроблення мінімальних міжнародних стандартів для таких перевезень, які б встановлювали єдні умови для всіх авіакомпаній.

Аналіз законодавчого регулювання міжнародних авіаперевезень пасажирів і багажу дозволяє нам встановити, що такі перевезення виконуються згідно з положеннями міжнародно-правових документів, що регулюють авіаперевезення. У той же час, внутрішні закони потребують покращень, зокрема, внесення змін до Правил авіаперевезень та обслуговування пасажирів і багажу.

Угода "Про відкрите небо", яку підписали українські органи авіаційної влади та окремі авіакомпанії, вимагає виконання міжнародних пасажирських перевезень відповідно до положень вищезазначених конвенцій, що сприятиме покращенню авіаційних перевезень і захисту прав споживачів.

У 2004 році, під час перевірки та аудиту, проведеного Державіаслужбою України, Федеральне авіаційне агентство США (FAA) встановило, що Україна не відповідає багатьом міжнародним стандартам, які були установлені Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO). Ця невідповідність призвела до того, що Україна була віднесена до другої категорії FAA, і це призвело до обмежень у кількості польотів та відкриття нових маршрутів до США для українських авіакомпаній. Серед основних недоліків, виявлених FAA, було невідповідність і неефективність чинного законодавства України в частині регулювання авіаперевізників. Однак у вересні 2013 року, завдяки значним зусиллям, Україні вдалося повернутися до статусу першої категорії, що призвело до скасування обмежень для

внутрішніх авіаперевізників щодо польотів у США та укладання угод про спільну експлуатацію повітряних ліній з американськими компаніями [22].

Процес лібералізації повітряного простору триває протягом кількох років, і його хід може бути ускладнений політичними конфліктами, які впливають на загальний процес лібералізації, включаючи авіаційний сектор. Однак важливим кроком для України була домовленість, досягнута в червні 2013 року між Україною та Європейськими органами, щодо основних принципів створення спільного авіаційного простору [11]. Крім того, в січні 2013 року в Україні набули чинності нові Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, які були прийняті для зближення стандартів обслуговування пасажирів та вантажу з міжнародними нормами та лібералізацією повітряного простору. Ці правила знайшли відображення у практиці, включаючи політику обслуговування пасажирів авіакомпанією МАУ, де пасажирів мають різні привілеї та можливості в залежності від класу обслуговування.

Проте, у 2013 році Угоду про "відкрите небо" між Україною та країнами Європейського Союзу обговорювали, але її підпис не відбувся. Лише 14 липня 2015 року Україна змогла підписати договір про спільний авіаційний простір, відомий як "відкрите небо," з Сполученими Штатами Америки. Цьому підписанню передував експеримент щодо лібералізації повітряного простору в Україні. Експеримент із впровадженням "відкритого неба" в Україні було запущено 2 квітня 2015 року, коли цю ініціативу однобічно розпочали впроваджувати у міжнародному аеропорту "Львів."

Серед проблем, з якими потрібно боротися керівництву МАУ і які можуть сприяти подальшій лібералізації українського повітряного простору, особливу увагу привертає проблема високої вартості авіаційного пального. Для вирішення цієї проблеми можуть бути розглянуті такі шляхи, як створення аеропортами власної системи заправки літаків або активна боротьба з завищеними цінами на авіаційне паливо.

Також, серед основних шляхів подальшого розвитку конкурентоспроможності українських авіаперевезень та лібералізації повітряного простору, важливою є активна робота над залученням українських інвесторів, залучення іноземних авіакомпаній на український авіаринок, де велика українська повітряна простора може бути використана як транзитний шлях. Крім того, реконструкція вітчизняних аеропортів, таких як Донецьк і Полтава, є важливою для підвищення пропускної здатності України в авіаперевезеннях.

Однак, питання сертифікації щодо безпеки лишається складним. З одного боку, введення цієї сертифікації необхідне для забезпечення безпеки авіаперевезень. З іншого боку, це може вимагати додаткових зусиль і витрат на сертифікацію кожного типу літака. Непроходження такої сертифікації може призвести до заборони здійснювати міжнародні перевезення до країн Європи, США та інших.

Підсумовуючи зазначене вище, важливо підкреслити, що українські авіаперевізники повинні активно працювати над підвищенням стандартів безпеки польотів та обслуговування відповідно до міжнародних норм, а також орієнтуватися на процеси глобалізації та лібералізації повітряного простору в рамках господарсько-правового регулювання цієї галузі.

Проте, майбутній розвиток процесу лібералізації повітряного простору в Україні залежатиме від єдиної роботи керівництва цивільної авіації в нашій державі. Це вимагатиме подолання всіх перешкод на шляху впровадження Угоди про "відкрите небо", реалізацію взаємного визнання сертифікатів безпеки та вирівнювання вітчизняних стандартів безпеки польотів та обслуговування зі світовими стандартами. Також, важливо розглянути можливість внесення змін до чинного законодавства України, щоб створити умови для розвитку вітчизняної авіаційної промисловості, включаючи фінансування для розвитку цієї галузі.

Додатково, важливо надати належну увагу питанню моніторингу монополії вітчизняних авіакомпаній, таких як МАУ, щоб переконатися, що

вони діють на ринку авіаперевезень на умовах чесної конкуренції та не заважають іншим вітчизняним авіакомпаніям розвиватися і конкурувати. Також, важливо розглянути можливості створення пільгового режиму для привернення інвестицій до галузі цивільної авіації в Україні, що сприятиме створенню конкурентного середовища в цій галузі та захищатиме національні інтереси нашої країни.

Отже, нормальне функціонування цивільної авіації в Україні та розвиток вітчизняних авіаперевізників можливі лише за умови належної державної підтримки, впровадження міжнародних стандартів, співпраці з іноземними авіакомпаніями та забезпечення безпечності авіаційної галузі в Україні.

ВИСНОВКИ

Як відомо, правове регулювання міжнародних перевезень відрізняється від внутрішнього регулювання тим, що включає не лише міжнародно-правові акти, але й національне законодавство окремих країн. Українське законодавство у цій сфері потребує перегляду через недостатню ефективність його норм. Сучасні тенденції у розвитку міжнародних повітряних перевезень свідчать про те, що кількість держав, які діють в рамках Варшавської конвенції (з урахуванням додаткових протоколів), незмінно зменшується. Це стосується уніфікації норм, які регулюють авіаперевезення, особливо після набуття чинності Монреальської конвенції 1999 року.

Більшість держав-учасників Монреальської конвенції також приймають участь в одній або кількох редакціях Варшавської конвенції 1929 року. Наприклад, 74 держави, які є учасниками Монреальської конвенції, одночасно зобов'язані Варшавською конвенцією, яка була змінена Гаазьким протоколом. Ні Варшавська, ні Монреальська конвенції не обмежують можливість держав брати участь у різних системах міжнародних повітряних перевезень. Проте для держав, які приєдналися до Монреальської конвенції, положення цієї Конвенції мають пріоритет перед положеннями інших правових систем, які регулюють повітряні перевезення (згідно зі статтею 55). Це означає, що цим державам не потрібно денонсувати свою участь в інших документах Варшавської системи, а лише дотримуватися положень Монреальської конвенції під час міжнародних польотів між державами-учасницями цієї Конвенції.

На відміну від Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом, Монреальська конвенція передбачає можливість вирішення спорів шляхом арбітражу (стаття 34). Арбітраж може бути використаний для вирішення питань відповідальності перевізника, але це повинно бути визначено сторонами у договорі перевезення і оформлено у письмовій формі (пункт 1 статті 34). Арбітраж зобов'язаний дотримуватися положень Монреальської

конвенції під час розгляду справ (пункт 3 статті 34). Місце та умови проведення арбітражу також повинні бути визначені в договорі. Місце проведення арбітражу повинне відповідати вимогам, встановленим конвенцією для судового розгляду (пункт 2 статті 34).

Чиказька конвенція, яка офіційно називається Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, є ключовим документом у сфері міжнародної авіації. Прийнята у грудні 1944 року, вона заклала основу для створення Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), яка відіграє центральну роль у регулюванні та нагляді за цивільною авіацією в усьому світі. У цій конвенції розглядалися кілька важливих аспектів міжнародного повітряного транспорту, відображаючи потребу в стандартизованій структурі для забезпечення безпеки, безпеки та ефективності глобальних авіаційних операцій.

Варшавська конвенція 1929 року, також відома як Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, була знаковою угодою на початку розвитку міжнародної авіації. Її основною метою було створення правової бази для вирішення питань відповідальності авіаперевізників у випадках аварій, що сталися під час міжнародних повітряних перевезень. Ця конвенція була зумовлена необхідністю регулювання новоствореної авіаційної галузі та забезпечення послідовного підходу до питань відповідальності, які можуть виникнути під час авіаперельотів.

Двосторонні угоди про повітряне сполучення (ASA), які часто називають двосторонніми угодами про повітряне сполучення або угодами про повітряний транспорт, є офіційними угодами, узгодженими та укладеними між двома країнами для регулювання надання між ними послуг комерційного повітряного транспорту. Ці угоди є основоположними у формуванні рамок міжнародних повітряних перевезень, сприяють упорядкованому виконанню авіаційних операцій і сприяють економічним і дипломатичним відносинам між країнами. Двосторонні ASA охоплюють

різні ключові аспекти, які допомагають визначити правила та умови, за яких авіакомпанії кожної країни можуть працювати на території іншої.

Регламенти ЄС — це набір правил і директив, встановлених Європейським Союзом для регулювання різних аспектів авіації в його державах-членах. Одним із ключових нормативних актів ЄС, який суттєво впливає на авіасполучення в межах Європейського Союзу, є Регламент (ЄС) № 261/2004. Цей регламент встановлює комплексний набір правил і засобів захисту авіапасажирів у випадках відмови в посадці, скасування рейсу, тривалих затримок та інших збоїв у авіаперельотах.

Міжнародне нормативно-правове регулювання в авіації має критичне значення для забезпечення безпеки польотів. Основною організацією, яка займається розробкою міжнародних стандартів та рекомендацій для авіації, є Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO). Її норми та методи регулюють різні аспекти авіаційної діяльності, від конструкції та обслуговування літаків до управління повітряним рухом та навігації.

Федеральна авіаційна адміністрація (FAA) є головним регулюючим органом цивільної авіації Сполучених Штатів, і її обов'язки охоплюють широкий спектр заходів, спрямованих на забезпечення безпеки, ефективності та результативності авіаційної системи країни. Основою місії FAA є забезпечення безпеки цивільної авіації в Сполучених Штатах. Це досягається шляхом встановлення та забезпечення дотримання правил безпеки для всіх аспектів авіації, включаючи проектування та сертифікацію повітряних суден, навчання та ліцензування пілотів, управління повітряним рухом та роботу аеропорту. Стандарти безпеки FAA узгоджуються з міжнародними нормами, встановленими Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), допомагаючи створити послідовну глобальну структуру авіаційної безпеки.

Міжнародно-правове регулювання повітряних перевезень в Китаї включає ряд міжнародних угод, стандартів і практик, які регулюють аспекти авіаційної діяльності та повітряних перевезень. Китай, будучи підписантом Чиказької конвенції, зобов'язаний дотримуватися її положень та

міжнародних стандартів, встановлених ІКАО. Це включає регулювання національних авіакомпаній та аеропортів відповідно до міжнародних норм, а також співпрацю з іншими країнами та міжнародними організаціями для забезпечення безпеки, ефективності та стійкості повітряних перевезень. Участь Китаю в конвенції також сприяє інтеграції країни в глобальну авіаційну систему, що має важливе значення для розвитку міжнародної торгівлі та туризму. Регіональні угоди та ініціативи відіграють значну роль у розвитку авіаційного сектору, особливо у такому швидкозростаючому і геополітично значущому регіоні, як Азійсько-Тихоокеанський. Китай, як одна з провідних країн у цьому регіоні, активно бере участь у різних регіональних угодах та ініціативах, що мають на меті сприяння співпраці, розвитку інфраструктури та забезпечення безпеки в авіаційному секторі.

Двосторонні угоди про авіацію є важливою частиною міжнародного авіаційного права і співпраці. Канада, як активний учасник міжнародної авіаційної спільноти, уклала ряд таких угод з різними країнами. Ці угоди встановлюють правила та умови для експлуатації міжнародних авіаліній, забезпечуючи юридичну основу для міжнародних повітряних перевезень. Вони охоплюють широкий спектр питань, включаючи частоту польотів, визначення маршрутів, розподіл прав на польоти між авіакомпаніями та комерційні умови, такі як тарифи та код-шерингові угоди. Участь Канади у конвенціях відіграє ключову роль у забезпеченні захисту прав пасажирів та інтересів авіаперевізників в контексті міжнародних повітряних перевезень. Це також демонструє прихильність країни до підтримки високих міжнародних стандартів в авіаційній індустрії, що сприяє безпеці, надійності та ефективності міжнародного авіаційного транспорту. Канадське національне законодавство, зокрема Закон про аеронавтику та регулятивна діяльність канадського транспортного агентства (Canadian Transportation Agency), також відіграє важливу роль у регулюванні повітряних перевезень, впроваджуючи міжнародні стандарти та забезпечуючи безпеку, надійність та ефективність авіаційної індустрії в країні.

Безпека польотів та стандарти обслуговування в Європейському Союзі регулюються Європейським агентством з безпеки авіації (EASA), яке відповідає за сертифікацію, регулювання, стандартизацію, а також за проведення розслідувань і моніторингу у сфері цивільної авіації. Однією з ключових регуляцій EASA є Положення про екіпаж повітряних суден (EU) № 1178/2011 від 3 листопада 2011 року, яке встановлює правила для екіпажів, а також стандарти для тренажерів літаків і вертольотів. Міжнародне право відіграє важливу роль у регулюванні авіаперевезень в Україні. Однією з найбільш важливих міжнародних угод є Варшавська конвенція про обмеження відповідальності авіаперевізників, прийнята у 1929 році та її пізніші додаткові угоди, такі як Монреальський протокол. Ці міжнародні документи встановлюють стандарти та правила, які стосуються відповідальності перевізників за втрату або пошкодження багажу та вантажу, а також права пасажирів в разі затримок чи скасування рейсу.

Українські авіаперевізники повинні активно працювати над підвищенням стандартів безпеки польотів та обслуговування відповідно до міжнародних норм, а також орієнтуватися на процеси глобалізації та лібералізації повітряного простору в рамках господарсько-правового регулювання цієї галузі.

Проте, майбутній розвиток процесу лібералізації повітряного простору в Україні залежатиме від єдиної роботи керівництва цивільної авіації в нашій державі. Це вимагатиме подолання всіх перешкод на шляху впровадження Угоди про "відкрите небо", реалізацію взаємного визнання сертифікатів безпеки та вирівнювання вітчизняних стандартів безпеки польотів та обслуговування зі світовими стандартами. Також, важливо розглянути можливість внесення змін до чинного законодавства України, щоб створити умови для розвитку вітчизняної авіаційної промисловості, включаючи фінансування для розвитку цієї галузі.

Додатково, важливо надати належну увагу питанню моніторингу монополії вітчизняних авіакомпаній, таких як МАУ, щоб переконатися, що

вони діють на ринку авіаперевезень на умовах чесної конкуренції та не заважають іншим вітчизняним авіакомпаніям розвиватися і конкурувати. Також, важливо розглянути можливості створення пільгового режиму для привернення інвестицій до галузі цивільної авіації в Україні, що сприятиме створенню конкурентного середовища в цій галузі та захищатиме національні інтереси нашої країни.

Отже, нормальне функціонування цивільної авіації в Україні та розвиток вітчизняних авіаперевізників можливі лише за умови належної державної підтримки, впровадження міжнародних стандартів, співпраці з іноземними авіакомпаніями та забезпечення безпечності авіаційної галузі в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрик Р.С. Транспортне право. URL: <http://chitalka.net.ua/zmist/178.html>.
2. Транспортне право України : навчальний посібник. Київ : Атіка, 2011. 292 с.
3. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальним? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. № 3. С. 103–108.
4. Регламент (ЄС) N 261/2004 Європейського Парламенту та Ради від 11 лютого 2004 року "Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирів у разі відмови в посадці, відміни або тривалої затримки авіарейсу. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912#Text
5. Радчук О.П. Окремі питання правового регулювання міжнародних повітряних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Серія: Право. № 53. Том 1. С. 116-120
6. Радчук О. П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. *Форум права*. 2015. № 2. С. 144-151.
7. Протокол про внесення правок до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562#Text.
8. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : Наказ Державної авіаційної служби України. *Офіційний вісник України*. № 18. Ст. 625.
9. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1965-19>

10. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень : Закон України від 10.12.2002. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 16. Ст. 113.

11. Переговори між Україною та ЄС щодо Угоди про створення спільного авіаційного простору. URL: <http://Ukraine.eu/mfa/gov/ua/press-centre/news/>.

12. Паризька конвенція про повітряну навігацію (1919 р.). URL: <http://rua.pp.ua/parijskaya-konventsija-1919-dostoinstva.html>

13. Островська І. В., Радченко О. А., Моїсеєва Н. В. Проблеми та напрями розвитку ринку авіаційних перевезень України. *Економіка та управлінням національним господарством*. 2018. № 4. С. 21–26.

14. Островська І. В., Радченко О. А., Моїсеєва Н. В. Проблеми та напрями розвитку ринку авіаційних перевезень України. *Економіка та управлінням національним господарством*. 2018. № 4. С. 21-26.

15. Мошняга, Л. В. Міжнародно-правова регламентація авіаційних перевезень пасажирів. *Науковий вісник Льотної академії*. Серія: Економіка, менеджмент та право: збірник наукових праць. Випуск 5. - Київ : "Центр учбової літератури", 2021. С. 177-184.

16. Монреальська конвенція 1999 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/>

17. Матвеева А. В., Лещенко В. А. Міжнародні угоди у сфері повітряного права: до питання правової визначеності. *Права людини в Україні: минуле, сьогодення, майбутнє : тези доп. учасників II Всеукр. наук.-практ. конф.* (Харків, 10 груд. 2021 р.). 2021. С. 221–223.

18. Маркуш Д. Ю. Особливості сучасного міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень вантажів. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 389–391.

19. Луць В.В. Договірне право України: сучасний стан і тенденції розвитку. *Юридичний вісник. Серія «Повітряне і космічне право»*. 2010. № 2. С. 52–55.

20. Конвенція про права осіб з інвалідністю (Конвенція про права інвалідів). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text

21. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text.

22. Інтерв'ю Глави Державної авіаційної служби Анатолія Колісника інформаційному агентству Укрінформ, 22 серпня 2013 року. URL: http://www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=246628018/.

23. Зелениця В.А. Легальне визначення договору повітряного перевезення. *Юридичний вісник*. 2014. № 3. С. 405–408.

24. Грибнов В.П. Захист прав за договором перевезення. URL: <http://www.twirpx.com/file/1740303/>.

25. Гаазький протокол 1955 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/>

26. Васильченко Д.І. Міжнародне правове регулювання авіаперевезень. *International scientific conference*. 2023. С. 161-164

27. Варшавська конвенція 1929 р. URL: <https://tripway.com/instruction/warsaw-convention>

28. Банчук-Петросова О. Проблеми регулювання міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та шляхи удосконалення законодавства. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 2. С. 351-355

29. Артемюк Л.Г. Особливості договору перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом. *Право України*. 2012. № 2. С. 41–45.

30. Авіаційна транспортна стратегія на період до 2030 року: проєкт. URL: www.mtu.gov.ua

31. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003. Відомості *Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.

32. Air transport: market rules. *Fact Sheets on the European Union*. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules>

33. Air Transportation Regulations (SOR/88-58). URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-88-58/index.html>

34. Air transportation. *Canada Transportation Agency*. URL: <https://otc-cta.gc.ca/eng/air-transportation>
35. Aviation Laws and Regulations USA 2023. URL: <https://iclg.com/practice-areas/aviation-laws-and-regulations/usa>
36. Aviation Safety Rules. *European commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-safety-policy-europe/aviation-safety-rules_en
37. Civil Aviation Law Of The People's Republic Of China. *Laws of the People's Republic of China*. URL: <http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/calotproc423/>
38. Department of Transportation (DOT). URL: <https://www.transportation.gov/>
39. European Union Aviation Safety Agency (EASA). URL: <http://easa.europa.eu/>
40. Federal Aviation Administration (FAA). URL: <https://www.faa.gov/>
41. Impact of Russia-Ukraine Conflict on Airlines Industry. *Global Data*. URL: <https://www.globaldata.com/data-insights/transportation--infrastructure-and-logistics--travel-and-tourism/impact-of-russia-ukraine-conflict-on-the-airlines-industry/>
42. International Air Transport Association. URL: <https://www.iata.org/>
43. International Air Transport Association. URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
44. International Civil Aviation Organization. URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
45. Overview of Regulatory and Industry Developments in International Air Transport. *ICAO*. URL: https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/Overview_of_Regulatory_and_Industry_Developments_in_International_Air_Transport.pdf
46. Regulations. *EASA*. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations>

47. Special provisions for the international air transport to and from China.
URL: <https://www.roedl.com/insights/china-special-provisions-international-air-transport>

48. Transportation Security Administration (TSA). URL:
<https://www.tsa.gov/>

49. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/>