

## ДОЦІЛЬНІСТЬ ВНЕСЕННЯ ДОПОВНЕНЬ ДО ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Інститут повітряного і космічного права НАУ, E-mail: justitia@nau.edu.ua

*У статті проведено дослідження та аналіз понятійного апарату авіаперевезень. Пропонуються аспекти, на які законодавцю варто було б звернути увагу при побудові норм Повітряного кодексу України у новій редакції у розділах «Повітряні перевезення» та «Відповідальність за порушення законодавства, що регулює використання повітряного простору України».*

У наші дні авіація відіграє суттєву роль в установленні й укріпленні політичних, економічних, культурних та інших зв'язків між державами та народами.

Цивільна авіація спочатку використовувалась для перевезень пошти. Коли 25 серпня 1919 р. було розпочато перевезення пасажирів та вантажів першою міжнародною повітряною лінією Лондон – Париж на пристосованому для таких цілей бомбардувальнику, а потім за маршрутом Брюссель – Париж, їх обсяг був зовсім незначним, і мало хто сподівався, що ще за життя одного покоління авіація посяде настільки відповідальне місце у міжнародній транспортній системі [1, с. 128].

Бурхливий розвиток саме цивільної авіації, виокремлення її в самостійну галузь економіки спричинили необхідність правового врегулювання певних суспільних відносин, удосконалення норм повітряного права. Повітряний транспорт є найбільш придатним для швидкого перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти.

Питання правового регулювання перевезень пасажирів, багажу, вантажів повітряним транспортом є безперечно актуальним. На сьогодні не існує жодної сфери суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом перевезень. Авіація – це одне із джерел бюджету нашої держави. Економічна сторона авіаційних перевезень, пов'язана з надходженням коштів до казни України, покращенням добробуту громадян. В умовах переходу нашої держави до свростандартів, розширення ринку авіаційних послуг дуже важливо удосконалити законодавство, яке регулює авіаперевезення.

Особливою ознакою авіаційних перевезень є те, що регулюються вони нормами національного і міжнародного права.

Регулювання авіаперевезень на національному рівні у нашій державі здійснюється Цивільним, Господарським та Повітряним кодексами, відомчими актами Міністерства транспорту та зв'язку України. Специфікою правовідносин повітряних перевезень є те, що регулюються вони також і

нормами міжнародного права: Чиказька, Варшавська, Гвадалахарська, Монрсальська конвенції, відповідні протоколи до них.

Теоретичною основою дослідження є праці таких науковців, як: В. М. Адамович, О. І. Аксаментов, І. Безлюдько, В. С. Грязнов, В. М. Дежкін, В. В. Луць, О. М. Садіков, В. М. Сенчило та ін., які приділили увагу дослідженню понятійного апарату, відповідальності у сфері перевезень авіаційним транспортом.

Міжнародний аспект правового регулювання здійснення перевезень авіатранспортом тісно пов'язаний з конвенційним механізмом регулювання суспільних відносин. Відповідно до ст. 9 Основного закону нашої держави, «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства» [2]. Крім того, згідно зі ст. 17 Закону України «Про міжнародні договори України» від 22 грудня 1993 р., укладені і належним чином ратифіковані міжнародні договори нашої держави становлять невід'ємну частину національного законодавства і застосовуються в порядку, установленому для його норм [3]. Саме тому перевезення пасажирів, багажу та вантажів здійснюється з урахуванням правових норм таких міжнародних конвенцій, як-от: Конвенція про Міжнародну цивільну авіацію, 1944 р. (Чиказька конвенція), Конвенція для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. (Варшавська конвенція) та відповідний протокол до неї 1955 р. (Гаазький), Конвенція додаткова до Варшавської для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором 1961 р. (Гвадалахарська конвенція).

Міжнародно-правові акти використовуються в Україні також при вирішенні питань про відшкодування шкоди чи то перевізником пасажиром, чи то третім особам.

Основою національного законодавства у сфері повітряних перевезень є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. На виконання Про-

грами інтеграції України до Європейського Союзу, затвердженої Указом Президента від 14 вересня 2000 р., відповідно до ст. 62 ПКУ видано накази Міністерства транспорту та зв'язку України: № 568 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 25 липня 2003 р., № 793 «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 вересня 2003 р. До видання зазначених вище наказів Міністерства транспорту та зв'язку України авіаперевезення пасажирів, багажу і вантажів регулювалися наказом Міністерства цивільної авіації СРСР № 1/І від 3 січня 1986 р. – «Правила міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу і вантажів, які тепер втратили чинність на території України».

Закон України «Про транспорт», який відносить до єдиної транспортної системи нашої держави авіаційний транспорт, у ст. 1 визначає основне завдання транспорту у системі суспільного виробництва – задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [4]. Отже, головне «покликання» авіації в Україні полягає у наданні послуг по перевезенню пасажирів, багажу, вантажів та пошти. Така діяльність неодмінно має бути детально і чітко регламентована нормами права. Саме тому необхідно дослідити юридичну сторону, яка регулює процес надання послуг перевезення авіаційним транспортом.

Для виконання цього завдання доцільно розглянути і проаналізувати поняття «перевезення», його види, які використовують при здійсненні авіаперевезень.

Повітряний кодекс України містить у собі загальні норми, що відображають позицію законодавця щодо перевезень пасажирів, багажу, вантажів і пошти. Але у цьому нормативно-правовому акті не виписуються точно поняття «перевезення». Розглянувши і проаналізувавши зміст норм розд. XI «Повітряні перевезення» Повітряного кодексу України, можливо зробити висновок про розуміння законодавцем повітряного перевезення. Не можна не погодитись з точкою зору В. К. Гіжевського та Е. Ф. Демського щодо визначення цього поняття: «Повітряне перевезення – це перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, що виконуються за допомогою повітряних суден за встановлену плату» [5, с. 212]. Перевезення пасажирів, багажу, вантажу мають свої специфічні риси стосовно одне до одного. Саме тому дещо різняться за змістом поняття перевезення, що містяться у відповідних наказах Міністерства транспорту та зв'язку України, що були зазначені вище. Зокрема, Правила повітряних

перевезень пасажирів і багажу трактують поняття перевезення як «транспортування пасажирів та багажу на повітряних суднах, що здійснюються відповідно до договору перевезення, при якому, згідно з визначенням сторін, пункт відправлення і пункт призначення незалежно від того, були чи ні зупинка в перевезенні або перевантаженні, розміщені або на території двох різних країн, або на території однієї країни, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої країни» [6].

Правила повітряних перевезень вантажів під повітряним перевезенням розуміють «транспортування товарів повітряним транспортом, включаючи період, коли товари перебувають під контролем перевізника як повітряного перевізника» [7].

Отже, у Повітряному кодексі України не міститься визначення поняття «перевезення». Законодавець дає таке визначення на підзаконному рівні, що стосується понять «перевезення пасажирів і багажу», «перевезення вантажів». А узагальнене поняття можна знайти у працях науковців, що відображає ступінь і важливість теоретичного опрацювання досліджуваного поняття. Але варто наголосити, що відсутність формулювання на законодавчому рівні поняття «перевезення» можна вважати упущенням. Саме «закони регламентують певну сферу суспільних відносин» [8, с. 323], а «підзаконний нормативно-правовий акт видається відповідно до закону, на підставі закону, для конкретизації законодавчих розпоряджень» [8, с. 334].

Можна зробити цілком логічний висновок про доцільність внесення доповнень до чинного Повітряного кодексу України, оскільки саме у ньому як у кодифікованому законодавчому акті у галузі повітряного права має міститися, зокрема, визначення «повітряне перевезення». Не можна обійти мовчанням той факт, що в Україні поняття «внутрішнього», «міжнародного перевезення» та «перевезення» закріплені не на рівні закону, а підзаконними нормативно-правовими актами. Повітряний кодекс [9] нашої держави почав діяти з 4 травня 1993 р., він набрав чинності на чотири роки раніше за Повітряний кодекс Російської Федерації. Але у Повітряному кодексі України відсутні, на жаль, поняття: «повітряне перевезення», «внутрішнє повітряне перевезення», «міжнародне повітряне перевезення», норми, що регламентують права пасажира. Виходячи з необхідності регулювання важливих сфер життя держави, а авіація неодмінно є такою, саме законами, а не підзаконними актами, вбачається доцільність внесення доповнень у чинний Повітря-

ний кодекс України, зокрема, дати визначення понять, які зазначені вище.

На нашу думку, побудова повітряного законодавства України повинна бути правильною з погляду юридичної сили нормативно-правових актів. Сьогодні ж ситуація наступна. Існує Цивільний кодекс України, який містить загальні норми про перевезення всіма видами транспорту. Є також підзаконний нормативно-правовий акт – Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, у яких законодавець спробував дуже детально внормувати всі аспекти при перевезенні пасажирів та багажу авіатранспортом. Але Повітряний кодекс України являє собою невеликий за обсягом законодавчий акт з прогалинами та посиленнями на Правила. Законодавець, створивши закон, який з початку свого існування не був спроможний регулювати відносини з авіаперевезень, зокрема, пасажирів і багажу, і на сьогодні, через 15 років не вніс відповідних доповнень до чинного Повітряного кодексу України. В Україні Повітряний кодекс неодмінно потребує нової редакції.

Варто відмітити, що існують декілька варіантів проектів Нового Повітряного кодексу України. При написанні статті були взяті для дослідження та аналізу розділи про повітряні перевезення та відповідальність перевізника за шкоду при авіаперевезенні проекту Повітряного кодексу [10] з сайту Державіаслужби та проекту Повітряного кодексу України [11], внесеного у 2004 р. народними депутатами України К. А. Поліщуком, А. І. Льовіним, В. В. Макєнком. У цих проєктах Повітряного кодексу України також не міститься визначення поняття «перевезення пасажирів та багажу». Можливо варто скористатися досвідом чи то Російської Федерації, чи то Республіки Білорусь і створити Повітряний кодекс України з достатньою кількістю реально діючих норм у сфері авіації та, зокрема, регулювання перевезень пасажирів, багажу та вантажу повітряним транспортом. Не обов'язково прямо запозичувати норми досліджуваних вище кодексів держав-сусідів, дублювати їх у новому Повітряному кодексі України. Сприйняття суті норм, які, варто відзначити, відповідають реаліям сьогоденного розвитку ринку авіаперевезень, може допомогти законодавцю у створенні чи то схожих норм з регулювання відносин з перевезень пасажирів, багажу та вантажів, чи то нових.

Безумовно, важливо закріпити на законодавчому рівні норму про відповідальність авіаперевізника за шкоду життю та здоров'ю пасажирів при повітряному перевезенні. У чинному Повітряному кодексі України така норма також відсутня.

Слід звернути увагу на доцільність внесення до Повітряного кодексу України норми про відповідальність авіаперевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів при повітряному перевезенні у розмірі, що встановлений Правилами повітряних перевезень. Обидва проекти Повітряного кодексу України містять розділ «Відповідальність за порушення законодавства щодо забезпечення безпеки авіації та використання повітряного простору України». Проект Повітряного кодексу з сайту Державіаслужби передбачає внесення норми про відповідальність перевізника за шкоду пасажирів, що є звичайно позитивом. Нововведенням, очевидно створеним за зразком законодавства Російської Федерації чи Республіки Білорусь, є норма про сплату перевізником штрафу у розмірі, встановленому законодавством, пасажирів за прострочення у його перевезенні. Законодавець у чинному Повітряному кодексі України передбачив норму про відповідальність перевізника за прострочення у доставці пасажирів, багажу, вантажу. У Правилах перевезень пасажирів та багажу існує норма про несення перевізником відповідальності за шкоду, заподіяну при затримці у перевезенні пасажирів, а також про компенсацію у випадку такої затримки. Норма про сплату штрафу покликана надати пасажирам певні гарантії на нормалізацію становища у випадку затримки у перевезенні, а також стимулювати авіаперевізників приймати всі можливі міри для недопущення порушення строків доставки пасажирів у пункт призначення. На наш погляд, закріплення на рівні закону норм про штраф, компенсацію у випадку затримки у перевезенні пасажирів з вини перевізника позбавить авіаперевізника будь-якої можливості відмовитися від відповідальності за таку затримку. Наприклад, Правила Перевезень авіакомпанії «Аеросвіт» містять п. 21.5. «Компенсація за затримку Пасажира», де передбачено таке. «Пасажирам, не прийнятим до перевезення з причини перепродажу або заміни типу ПС, авіакомпанія може виплатити компенсацію в національній валюті України або в іншій іноземній валюті, сума якої залежить від категорії рейсів:

- для внутрішніх рейсів – 25 \$;
- для міжнародних рейсів по СНД – 50 \$;
- для інших міжнародних рейсів – 100 \$.

Ніяких інших фінансових зобов'язань Авіакомпанія не несе» (21.5.1) [12].

Слід звернути увагу на словосполучення «може виплатити», тобто ця норма є диспозитивною. Звичайно, якщо брати до уваги випадки виключення відповідальності перевізника за затримку у доставленні пасажирів, наприклад, з форс-

мажорних обставин, то ця норма є цілком законною. Але з зазначенням «може виплатити» лишається відкритим простір для невиплати такої компенсації, наприклад, з корисливих мотивів авіакомпанії. Отже, варто зробити висновок про те, що доцільним і важливим є закріплення саме на рівні закону, тобто Повітряного кодексу України імперативних норм про штраф, компенсацію у випадку затримки у перевезенні пасажирів з вини перевізника.

Слід зазначити, що проекти Повітряного кодексу України передбачають норму про сплату штрафу за прострочення у доставці пасажирів, але повністю виключають відповідальність за прострочення у доставці багажу. У чинному Повітряному кодексі України така норма існує – відповідальність перевізника за прострочення у доставці пасажирів, багажу, вантажу (ст. 94). Відомо, що Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу України також містять норми про несення відповідальності перевізником за шкоду, заподіяну у випадку затримки багажу, а також про компенсацію у випадку такої затримки. Тому доцільно залишити у Повітряному кодексі норму про «відповідальність перевізника за прострочення у доставці багажу у порядку, встановленому законодавством», тобто Правилами перевезень.

У чинному Повітряному кодексі нашої держави фактично існує три статті, які присвячені повітряному перевезенню вантажів. Звичайно такий стан речей потребує корекції з боку законодавці шляхом внесення доповнень до існуючого нині транспортного акту у галузі повітряного права. Перш за все на законодавчому рівні доцільно закріпити поняття «договір перевезення вантажу». Можливо варто взяти до уваги досвід наших держав-сусідів та викласти норму у наступному вигляді. «За договором повітряного перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити ввіршений йому вантажовідправником вантаж в пункт призначення та видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (вантажодержувачу),

А вантажовідправник зобов'язується оплатити повітряне перевезення вантажу».

При внесенні доповнень до Повітряного кодексу України варто звернути увагу на норму про припинення за ініціативою перевізника дії договору повітряного перевезення вантажу, можливість зміни договору повітряного перевезення вантажу у порядку, що визначений Правилами перевезення вантажу.

У нашій державі законодавець створив Правила повітряних перевезень вантажів, які є досить

актуальними для сьогоденного ринку транспортування вантажів авіацією. На рівні закону доцільним є закріплення відсутніх у чинному Повітряному кодексі України положень з відсиланням до Правил, які регулюють авіаперевезення вантажів у нашій державі. Річ у тім, що саме закон як вищий порівняно з підзаконним актом за юридичною силою акт має закріплювати ключові поняття та правила по здійсненню тієї чи іншої діяльності, зокрема, повітряних перевезень вантажів.

Підсумовуючи зазначене вище, варто зробити висновок про обов'язковість та доцільність внесення доповнень до чинного Повітряного кодексу України у розділі «Повітряні перевезення» та «Відповідальність за порушення законодавства, що регулює використання повітряного простору України». У чинному Повітряному кодексі України законодавець не приділив достатньої уваги побудові і відображенню понятійного апарату. Такі доповнення пропонуємо поділити на дві групи:

1) норми, що існують у законодавстві України на підзаконному рівні регулювання, тобто у наказах Міністерства транспорту та зв'язку України. Наприклад, норма про відповідальність перевізника за нанесення шкоди пасажирів при повітряному перевезенні.

2) норми, які не містяться у законодавчих актах нашої держави. Наприклад, норма про несення відповідальності перевізника за затримку у перевезенні пасажирів, багажу у формі штрафу, яка існує у Повітряних кодексах Російської Федерації та Республіки Білорусь.

На основі наукових досліджень, аналізу нормативного матеріалу, інформації періодичних видань вважаємо за необхідне внесення наступних доповнень до діючого Повітряного кодексу України:

1) визначити поняття: «повітряне перевезення», «внутрішнє повітряне перевезення», «міжнародне повітряне перевезення»;

2) визначити поняття «договір перевезення пасажирів та багажу» повітряним транспортом;

3) увести норму про відповідальність перевізника за шкоду, нанесену життю та здоров'ю пасажирів при авіаційному перевезенні;

4) залишити норму про відповідальність авіаперевізника за прострочення у доставці багажу, пасажирів та встановити обов'язковість сплати штрафу за таке прострочення;

5) визначити поняття «договір перевезення вантажів» повітряним транспортом;

6) увести норму про відповідальність перевізника за прострочення у доставці у формі штрафу;

7) увести норму про можливість припинення договору перевезення вантажу за ініціативою пере-

візника, а також за ініціативою вантажовідправника.

### Література

1. *Международное воздушное право*. Кн. 1 / Ответ. ред. А. П. Мовчан. – Москва: Наука, 1980. – 351 с.
2. *Конституція України* // [http:// www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
3. *Закон України «Про міжнародні договори України»* // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 10. – Ст. 45.
4. *Закон України «Про транспорт»* // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
5. *Транспортне право України: Навч. посібник / За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського.* – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.
6. *Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу від 25 липня 2003р.* Ліга: Закон Про-

фесіонал 7.5.1.

7. *Правила повітряних перевезень вантажів 14 вересня 2003 р.* Ліга: Закон Професіонал 7.5.1.
8. *Скаун О. Ф.* Теорія держави і права: Підручник / Пер. 3 роз. – Х.: Консул, 2001. – 651.
9. *Повітряний кодекс України* // [http:// www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
10. *Проект Повітряного кодексу України* // [http:// www.avia.gov.ua/pku.htm](http://www.avia.gov.ua/pku.htm)
11. *Проект Повітряного кодексу України* // [http:// www.liovin.com.ua](http://www.liovin.com.ua)
12. *Правила Перевезень авіакомпанії «Аеро-Світ»* // <http://www.aerosvit.ua>

### О. Н. Миронец

Целесообразность внесения дополнений в Воздушный кодекс Украины.

В статье проведено исследование и анализ понятийного аппарата авиоперевозок. Предлагаются аспекты, на которые законодатель следовало бы обратить внимание при строении норм Воздушного кодекса Украины в новой редакции в разделах «Воздушные перевозки» и «Ответственность за нарушения законодательства, которое регулирует использование воздушного пространства Украины».