

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ  
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ  
ПРИВАТНОГО ПРАВА І ПІДПРИЄМНИЦТВА  
ІМЕНІ АКАДЕМІКА Ф. Г. БУРЧАКА**

**СПАСИБО ВАЛЕНТИН ВАЛЕНТИНОВИЧ**

УДК 347.763:347.440.6

**ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ  
АЕРОПОРТОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ**

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;  
сімейне право; міжнародне приватне право

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

**Київ – 2021**



**Дисертацією є рукопис.**

Роботу виконано у відділі проблем приватного права Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України

**Науковий керівник:** доктор юридичних наук, професор,  
дійсний член (академік) НАПрН України  
**Крупчан Олександр Дмитрович,**  
Науково-дослідний інститут  
приватного права і підприємництва  
імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України,  
директор

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор,  
дійсний член (академік) НАПрН України  
**Майданик Роман Андрійович,**  
Київський національний університет  
імені Тараса Шевченка,  
завідувач кафедри цивільного права Інституту права

кандидат юридичних наук, доцент  
**Таш'ян Роман Іванович,**  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого,  
доцент кафедри цивільного права № 1, заступник директора  
Інституту прокуратури та кримінальної юстиції

Захист відбудеться *«12» травня 2021 року о 14-00 годині* на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.500.01 у Науково-дослідному інституті приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України за адресою: 01042, м. Київ, вул. М. Раєвського, 23-А.

З дисертацією можна ознайомитися у Науково-дослідному інституті приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України за адресою: 01042, м. Київ, вул. М. Раєвського, 23-А.

Автореферат розіслано *«9» квітня 2021 року*.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

В. М. Короленко

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** З розвитком мережі авіаперевезень в Україні та світі виникає необхідність забезпечення комплексу послуг, що супроводжують перевезення та їх безпеку. Оскільки дії суб'єктів відповідних відносин не мають територіальних обмежень, їх регулювання здійснюється не лише українським законодавством, а й міжнародними актами, що вимагає відповідності законодавства України з надання послуг з авіаперевезень та обслуговування в аеропортах міжнародним стандартам. Це має бути забезпечено насамперед узгодженням норм Повітряного й Цивільного кодексів України та розробкою підзаконних нормативно-правових актів відповідно до вимог міжнародного права в даній сфері.

Відносини з надання аеропортових послуг в Україні врегульовані не цивільним, а спеціальним законодавством, норми якого мають переважно публічну природу, що не дозволяє належним чином забезпечити здійснення прав як пасажирів, так і суб'єктів підприємницької діяльності, які надають їм відповідні послуги.

На теренах України наразі відсутні цивілістичні дослідження з даної проблематики, що зумовлює необхідність з'ясування особливостей надання аеропортових послуг з огляду на те, що зазначені правовідносини є комплексними. У них беруть участь суб'єкти як приватного, так і публічного права, зокрема державні установи та організації, представництва яких в силу приписів законодавства повинні постійно знаходитися на території аеропортів (Державне підприємство з обслуговування повітряного руху «Укрерорух», Міністерство внутрішніх справ України, Служба безпеки України, Державна фіскальна служба України, Державна прикордонна служба України та ін.). Надання аеропортових послуг здійснюється на підставі договорів, зокрема на обслуговування регулярних, чартерних рейсів, рейсів бізнес-авіації, на разове аеропортове обслуговування та ін.

З огляду на це існує нагальна потреба у наданні практичних рекомендацій з удосконалення нормативно-правового регулювання аеропортових відносин, задля чого мають бути прийняті як програмні документи, так і зміни до цивільного й спеціального законодавства України.

Науково-теоретичною базою дисертаційного дослідження стали праці таких провідних українських і зарубіжних науковців у галузі цивільного права, як: С. С. Алексєєв, Л. М. Баранова, І. А. Безклубий, Т. В. Боднар, В. І. Борисова, М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський, О. А. Воловик, О. М. Гнатів, С. Д. Гринько, А. Б. Гриняк, О. В. Дзера, О. С. Іоффе, О. О. Красавчиков, О. Д. Крупчан, Н. С. Кузнецова, В. В. Луць, Р. А. Майданик, О. В. Мороз, М. Д. Пленюк, О. О. Первомайський, С. О. Погрібний, Н. А. Саніахметова, І. А. Селіванова, В. І. Синайський, М. М. Сібільов, О. М. Соловійов, І. В. Спасибо-Фатєєва, О. А. Сурженко, Ю. К. Толстой, Є. О. Харитонов, Г. Ф. Шершеневич, С. І. Шимон, В. Л. Яроцький та ін.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами.** Дисертацію виконано відповідно до теми науково-дослідної роботи відділу проблем приватного права Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України

«Проблеми здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав» (номер державної реєстрації 0108U00494).

Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України 28.09.2011 (протокол № 8).

**Мета і завдання дослідження.** Виходячи із сучасного стану розробки проблеми, *мета* дисертаційного дослідження полягає у визначенні особливостей та закономірностей правового регулювання відносин з аеропортового обслуговування та формулюванні пропозицій і рекомендацій щодо створення системи норм, які регулюють ці правовідносини.

Досягнення мети зумовило постановку таких основних *завдань*:

- розкрити правову природу відносин із надання послуг в аеропортах;
- визначити об'єкт цих правовідносин;
- встановити суб'єктний склад цих правовідносин;
- виявити особливості змісту даних правовідносин;
- окреслити і охарактеризувати особливості укладення й виконання договорів на аеропортове обслуговування;
- надати пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства, що регулює зазначені правовідносини.

*Об'єкт* дослідження – суспільні відносини, що виникають, змінюються й припиняються при наданні послуг, які супроводжують перевезення пасажирів, багажу та вантажу повітряним транспортом.

*Предметом* дослідження є цивільно-правове регулювання правовідносин з аеропортового обслуговування.

**Методи дослідження**, що використовувалися в процесі здійснення дисертаційного дослідження, були обрані відповідно до мети і завдань дослідження, з урахуванням особливостей його об'єкта та предмета. Методологічним підґрунтям дисертації є сукупність методів наукового пізнання, а саме: загальнонаукові (історичний, системно-структурний, системно-порівняльний, формально-логічний), та спеціальні методи, що використовуються в юридичній науці (порівняльно-правовий, формально-юридичний). Зокрема, в першому розділі роботи за допомогою історичного методу було досліджено генезис нормативного визначення терміна «аеропорт» у різних редакціях Повітряного кодексу СРСР, УРСР та України. Шляхом застосування системно-структурного методу описано характер і типи взаємодії між нормами цивільного права, що регулюють досліджувані правовідносини, та нормами інших галузей права. Системно-порівняльний і порівняльно-правовий методи застосовувались для зіставлення чинної практики та рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації, а також Міжнародної асоціації повітряного транспорту з нормами чинного законодавства України та проектами нормативних актів. Формально-логічний і формально-юридичний методи використовувались для обґрунтування необхідності обрати термін «аеропортове обслуговування» як такий, що найбільше відповідає сутності та змісту досліджуваних відносин.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що дисертація є першим у вітчизняній юридичній науці комплексним теоретико-прикладним

дослідженням особливостей аеропортових послуг як різновиду цивільних правовідносин із надання послуг.

Відповідно до одержаних результатів і висновків, які мають наукову новизну, на захист виносяться такі положення:

*вперше:*

1) сформульовано, що об'єктом правовідносин з аеропортового обслуговування є *система послуг*, спрямованих на забезпечення безпечної посадки, зльоту повітряного судна в аеропорту, його регламентного обслуговування та зберігання, а також, у разі необхідності, – надання послуг пасажиром повітряного судна і вчинення необхідних операцій з багажем, вантажем та поштою;

2) визначено необхідні й достатні підстави класифікації послуг як об'єкта правовідносин з аеропортового обслуговування: спеціальне завдання; спеціалізовані та неспеціалізовані послуги; підстава виникнення правовідносин;

3) сформовано принцип презумпції правомірності вимог з усунення виявлених недоліків у результатах наданих послуг з аеропортового обслуговування та обов'язковості їх безумовного виконання. Згідно з цим принципом при виникненні претензій щодо належного виконання обов'язків зобов'язаною стороною вона має без зволікань у повному обсязі вчинити всі дії, на виконанні яких наполягає управлена сторона. При цьому за зобов'язаною стороною має бути збережено право надати претензію про сплату вартості таких додаткових дій, якщо необхідність їх вчинення буде згодом спростована в судовому порядку;

4) аргументовано необхідність застосування до випадків відмови замовника від аеропортового обслуговування майнових наслідків, тотожних наслідкам, передбаченим для правовідносин між пасажиром і авіаперевізником;

5) доведено, що стягнення плати за наднормативну стоянку повітряного судна не є єдиним можливим наслідком залишення повітряного судна на території аеропорту після виконання відповідних технологічних операцій з його сервісного обслуговування. Альтернативними видами оплати в цих випадках мають бути визнані плата за базування повітряних суден або плата за їх збереження, що стягуються на підставі договорів базування та забезпечення схоронності повітряних суден;

6) запропоновано ввести особливий вид сервітуту – користування частинами земельних ділянок аеродромного комплексу, що безпосередньо не використовуються у процесі надання послуг з аеропортового обслуговування. На підставі цього виду сервітуту експлуатанти аеропортів мають отримувати в користування частини земельних ділянок, на яких не розміщені злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, ангари, інші об'єкти аеродромного комплексу, але які відносяться до земель аеродромів з урахуванням вимог безпеки. Такі сервітути мають бути безоплатними й видаватись на весь строк наявності в експлуатанта аеропорту прав користування частинами земельних ділянок аеродрому, на яких розміщені об'єкти інфраструктури аеродрому;

*удосконалено:*

7) розуміння правових підстав виникнення правовідносин стосовно організації й проведення аварійно-рятувальних, протипожежних та пошукових робіт. Ці правовідносини не є договірними і не виникають на підставі договору на аеропортове обслуговування;

8) визначення сторін договору на аеропортове обслуговування: експлуатант аеропорту та експлуатант повітряного судна;

9) класифікацію учасників, які беруть участь у правовідносинах з аеропортового обслуговування як з управленої сторони (експлуатант повітряного судна та пасажирів, як треті особи, на користь яких мають виконуватися частина обов'язків), так і із зобов'язаної сторони (експлуатант аеропорту, особи, які здійснюють підприємницьку діяльність на його території);

10) класифікацію способів укладення договору на аеропортове обслуговування: підписання двосторонньої угоди; розробка експлуатантом аеропорту публічного договору на аеропортове обслуговування з його оприлюдненням і наступним підписанням окремих додатків до нього з посиланням на його умови; підписання окремих додатків до Стандартного договору про наземне обслуговування IATA з посиланням на його текст;

11) розуміння моменту, з якого слід вважати, що особа виявила бажання скористатись своїми правами за договором на аеропортове обслуговування, яким має бути визнаний момент укладення договору на авіаційне перевезення;

*дістали подальшого розвитку:*

12) обґрунтування необхідності уніфікації документів на підтвердження факту належного виконання зобов'язань з аеропортового обслуговування;

13) теоретичне обґрунтування меж втручання держави у майнові відносини, пов'язані з аеропортовим обслуговуванням. Зокрема аргументовано, що державне регулювання цін на більшість аеропортових послуг на сучасному етапі розвитку системи аеропортів видається не виправданим;

14) дослідження можливих видів цивільно-правових договорів, на підставі яких до виконання зобов'язань з аеропортового обслуговування можуть залучатись треті особи, а саме: договори оренди майна і договори на надання послуг з організації роботи в аеропорту. Визначено недоліки сучасних договорів, які за своєю природою тяжіють до групи договорів про надання послуг. Наведено загальносвітову практику опосередкування цих правовідносин, зокрема суть і зміст договорів концесії на право роботи на території аеропорту;

15) юридичні підстави визнання договору на аеропортове обслуговування укладеним. Зокрема, зроблено висновок про необхідність, по-перше, законодавчого закріплення в Повітряному кодексі України права (але не обов'язку) сторін договору на аеропортове обслуговування укладати такий договір шляхом підписання Додатків «А» та «В» до Стандартного договору з наземного обслуговування. По-друге, визначити конкретне електронне або друковане видання як офіційне джерело, після публікації в якому текст зазначеного Стандартного договору буде вважатися офіційно опублікованим і може бути застосований як особами приватного права, так і державними органами, в тому числі судами.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в можливості використовувати сформульовані в дисертаційному дослідженні концептуальні висновки та практичні рекомендації в таких сферах: *нормотворчій діяльності*, а саме при розробці та прийнятті нормативних актів, що регулюють порядок та умови провадження підприємницької діяльності в аеропортах України; *правозастосовній діяльності*, зокрема при тлумаченні тих чи інших норм законодавства

уповноваженими державними органами та судами; *навчальному процесі*, зокрема при викладанні особливої частини цивільного права України, а також при написанні підручників, навчальних посібників, навчальних програм тощо; *науково-дослідній діяльності*, насамперед у подальшому дослідженні суспільних відносин з повітряного перевезення пасажирів і вантажів, а також обслуговування пасажирів повітряних суден в аеропортах України.

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення та висновки дисертаційної роботи доповідались й обговорювались на спільних засіданнях наукових відділів Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, а також були оприлюднені на міжнародних науково-практичних конференціях і круглих столах, зокрема: «Актуальні проблеми науки і практики цивільного, житлового та сімейного права» (м. Харків, 15 лютого 2013 р.) та «Стратегія модернізації приватного права в сучасних умовах» (м. Хмельницький, 29 листопада 2013 р.).

**Структура та обсяг дисертації** обумовлені предметом, метою та завданнями дослідження. Робота складається із вступу, трьох розділів, які містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатку. Загальний обсяг дисертації – 254 сторінок, з яких основного тексту – 218 сторінок, список використаних джерел – 245 найменувань на 22 сторінках, додаток – на двох сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано вибір теми дослідження, визначено її зв'язок із науковими програмами, планами, темами, грантами, визначено мету, завдання, предмет і об'єкт дослідження, охарактеризовано методи наукового пізнання, використані у дослідженні, розкрито наукову новизну, практичне значення отриманих результатів, наведено відомості про апробацію матеріалів дисертації, анонсовано структуру дисертації, зазначено її загальний обсяг..

**Розділ 1 «Загальні підходи до цивільно-правового регулювання відносин з аеропортового обслуговування в Україні»** складається з двох підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Становлення нормативно-правового регулювання аеропортового обслуговування»* досліджуються тенденції правового регулювання відносин у сфері надання аеропортових послуг. Такі послуги та, відповідно, їх законодавче регулювання безпосередньо пов'язані з послугами з повітряного перевезення. Надання цих послуг безпосередньо пов'язано з певними місцями, в яких вони зосереджуються, – аеропортами. На території аеропортів пасажирам надаються й інші послуги, завдяки яким стає можливим надання цивільно-правових послуг (у сфері митного контролю, прикордонної служби тощо). Відносини в цій сфері є доволі розгалуженими і в силу своєї специфіки піддаються нормативному регулюванню не лише з боку цивільного, але й адміністративного, господарського, податкового, трудового, екологічного, земельного й інших галузей законодавства, а також спеціальними нормами Повітряного кодексу та міжнародним законодавством. Проте ядро комплексу відповідних норм становлять саме норми цивільного права, що дозволяє врегульовувати зазначені правовідносини із застосуванням принципів і методів цивільного права й водночас враховувати зв'язки між окремими галузями законодавства як елементами системи.

У підрозділі 1.2 «Тенденції розвитку нормативного регулювання аеропортового обслуговування» обумовлюється доцільність однакового регулювання таких відносин як на міжнародному, так і на національному рівнях із застосуванням уніфікованих матеріально-правових норм наявністю (як правило) більш ніж одного іноземного елемента та надзвичайною мобільністю повітряних суден. Вказується на необхідність розробки правових модусів аеропортів, їх експлуатантів і контролю за ними та визначаються ключові засади і проблемні аспекти різних цивільних договорів, які слід враховувати при розробці моделей регулювання аеропортових послуг. Пропонується оптимізація правового регулювання цивільних договорів, на підставі яких уможлиблюється залучення приватних коштів в аеровокзальні комплекси з наступним набуттям права приватної власності на відповідні об'єкти. Через порівняння різних типів договорів про надання послуг і користування майном (оренди, управління майном, концесії) доводиться необхідність розробки й забезпечення імплементації в цивільне законодавство України окремого виду цивільно-правового договору на аеропортове обслуговування. Підвидами цього договору є договори на обслуговування регулярних, чартерних рейсів, рейсів бізнес-авіації, разове аеропортове обслуговування та ін.

**Розділ 2 «Структура цивільно-правових відносин з аеропортового обслуговування»** складається з трьох підрозділів.

*Підрозділ 2.1 «Суб'єкти правовідносин з аеропортового обслуговування»* присвячений дослідженню правового статусу замовника та виконавця. Шляхом аналізу історії становлення цивільного законодавства виявлено, що аеропорти та аеродроми змінювали своє місце у структурі правовідносин – від суб'єкта до об'єкта права. При визначенні належного місця аеропортів серед складових правовідносин було враховано загальні світові тенденції їх розвитку й зроблено висновок, що аеропорт є не суб'єктом, а об'єктом права, до складу якого входить різноманітне майно, об'єднане за призначенням задля забезпечення аероперевезення. Суб'єктом є особа, якій належить це майно, а саме – «експлуатант аеропорту» (за термінологією спеціального законодавства). У цього суб'єкта є доволі широкий спектр дій з експлуатації аеропорту, а тому тут може йтися про різноманітні послуги, які він може надавати. Зазначається, що експлуатант аеропорту є не єдиним суб'єктом, що виступає як виконавець у досліджуваних правовідносинах. При цьому експлуатантом аеропорту може бути тільки юридична особа, яка діє на підставі сертифіката, виданого уповноваженим органом у галузі цивільної авіації. Такі суб'єкти організовують у межах території аеропорту надання послуг факультативними учасниками, дозволяючи їм здійснювати діяльність на території аеропорту, сприяють встановленню безпосереднього чи опосередкованого правового зв'язку між замовниками та факультативними учасниками.

Доводиться доцільність переформатування правовідносин між експлуатантами аеропортів та іншими особами, які здійснюють діяльність на території аеропортів, з договорів оренди майна і договорів з надання послуг з організації роботи в аеропорту на договори концесії, які є поширеними в міжнародній практиці.

Сторона замовника у правовідносинах з аеропортового обслуговування також має свої особливості та йменується *користувачем аеропорту*, яким можуть бути

перевізник, споживачі (пасажирів), компанія з обслуговування бізнес-чартерів тощо. Тобто термін «користувач аеропорту» є значно ширшим за змістом, ніж термін «замовник послуг з аеропортового обслуговування». Адже користувачами аеропортів можуть виступати всі особи, яким тим чи іншим чином надаються послуги на території аеропорту.

Особливостями досліджуваних правовідносин є те, що договір на аеропортове обслуговування є договором на користь третьої особи лише частково (в частині виконання обов'язків безпосередньо на користь пасажирів).

У підрозділі 2.2 «Об'єкт правовідносин з аеропортового обслуговування» розкривається другий елемент цивільних правовідносин, яким є послуги як дії зобов'язаних осіб із забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, забезпечення авіаційної безпеки, пошуку та рятування в зоні відповідальності аеропорту, забезпечення наднормативної стоянки, обслуговування вантажів, приймання, зберігання, контролю якості та видачі авіаційного пального для заливки в паливозаправники або заправлення баків повітряних суден та ін.

Доводиться перевага терміна «аеропортове обслуговування» над «аеропортовими послугами» з огляду на те, що перший убирає в себе низку таких послуг в їх нерозривній єдності, навіть за наявності певного процесу як сукупності дій, охоплених і пов'язаних єдиною метою. З-поміж концепцій множинності аеропортових послуг та єдиної послуги з аеропортового обслуговування обрана друга, оскільки об'єктивно воля замовника не може бути спрямована на укладення договору на кожен окрему аеропортову послугу. Користувачі завжди, по кожному рейсу, одержують саме процес надання комплексу нерозривно пов'язаних між собою послуг як єдине ціле, що може змінюватись лише кількісно. В такому разі при сумативному типі зв'язку жодний елемент цілого не набуває якісно нових властивостей і може легко вийти зі складу цілого, суттєво не порушуючи його структурності.

При визначенні назви договору, що укладається між експлуатантом аеропорту і авіаперевізником, можна виходити з однієї з двох концепцій: множинності аеропортових послуг і єдиної аеропортової послуги. Ключовим фактором, який має бути врахований при обранні однієї з двох зазначених концепцій, є кінцева мета, на яку спрямована воля замовника при укладенні даного виду договорів. Воля замовника не може бути спрямована на укладення договору *на кожен окрему* аеропортову послугу. Тому термін «аеропортові послуги» не в повному обсязі відображає мету, на досягнення якої фактично спрямовується воля користувачів при укладенні відповідних договорів. Більш прийнятним терміном є «аеропортове обслуговування».

У підрозділі 2.3 «Зміст правовідносин з надання аеропортового обслуговування» розкриваються права та обов'язки сторін цих правовідносин, які класифіковані за наступними критеріями: а) залежно від того, чи передбачений законодавством обов'язок надати або забезпечити надання тієї чи іншої послуги – на обов'язкові та факультативні; б) залежно від характеру обов'язку, його мети – зокрема на: представництва, управління та нагляду (управлінські функції, нагляд та/або координація договірних послуг перевізником з третьою стороною (-ами); надання послуг пасажирів (відправлення, прибуття, перевезення, послуги залу очікування, харчування на території аеропорту та ін.); надання послуг у місці

стоянки (робота з багажем, супроводження, паркування, заходи безпеки, зовнішнє прибирання, внутрішнє прибирання, обслуговування туалетів, водопостачання, обладнання салону, завантаження продуктами харчування в місці стоянки та ін.); контролю за завантаженням, повідомлення та управління польотом; щодо послуг відносно вантажу та пошти; щодо допоміжних послуг (розміщення, автоматизовані комп'ютерні системи, заправка/злив палива в місці стоянки, послуги громадського харчування, зв'язки та управління); безпеки; технічного обслуговування літака.

У межах аеропортових послуг виникають, змінюються та припиняються різні договірні правовідносини, зміст кожної з яких має власну специфіку. Наприклад, послуга бортового харчування (кейтеринг) юридично надається пасажирові авіаційним перевізником, але не особисто, а шляхом залучення спеціальних організацій. Така послуга відрізняється від продажу продуктів харчування і тому має різний зміст з відносинами купівлі-продажу.

**Розділ 3 «Правові підстави виникнення, зміни та припинення цивільно-правових відносин з аеропортового обслуговування»** складається з двох підрозділів.

*Підрозділ 3.1 «Правові підстави виникнення цивільно-правових відносин з аеропортового обслуговування»* містить вказівку на юридичні факти, що входять до юридичного складу. Це договір перевезення та інші договори, що укладаються між експлуатантом аеропорту та іншими особами, які здійснюють діяльність на території аеропорту, що припускає наявність волі їх сторін. Між тим особливістю правовідносин з аеропортового обслуговування є їх виникнення взагалі без будь-якого волевиявлення учасників, що інколи (наприклад, у випадку авіакатастрофи, інших непередбачуваних подій, проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування) є неможливим.

Від експлуатанта аеропорту/аеродрому як зобов'язаної сторони правовідносин також не вимагається вільне волевиявлення як підстави для вступу до правовідносин. Вони зобов'язані брати в них участь на підставі імперативної норми закону.

Вказується на дві окремі групи правовідносин: а) щодо організації та проведення *підготовки* до можливості настання певних фактів-подій; б) правовідносини щодо організації і проведення *реагування* на факти-події. Обидві групи правовідносин виникають на підставі юридичних складів з послідовним накопиченням елементів. Пропонується віднесення вказаних недоговірних відносин до так званих «квазі-договорів», коріння яких деякі автори виводять з німецького «*reallasten*» або з римського «*possessio*».

Процедура укладення договорів на аеропортове обслуговування має специфіку залежно від того, яке саме повітряне перевезення до/з аеропорту планує здійснювати авіаційний перевізник: регулярне, нерегулярне (чартерне) чи разове. Для виконання регулярного перевезення на повітряному судні цивільної авіації його експлуатант має отримати такі документи дозвільного характеру: а) документ на право експлуатації повітряної лінії; б) слот аеропорту; в) слот органу керування повітряним рухом, г) дозвіл на виліт/приліт з/до аеропортів України. Всі ці документи фіксують юридичні факти, необхідні для здійснення діяльності експлуатантом аеропорту, які регулюються нормами не цивільного, а інших галузей права.

Відзначається, що стандартизація договорів при їх укладенні набуває сьогодні все більшого поширення у світі, що відбивається на виникненні правовідносин.

У підрозділі 3.2 «Особливості виконання договору на аеропортове

*обслуговування»* розкриваються відмінності, які властиві цьому договору в порівнянні з іншими договорами з надання послуг. Визначаються три основні концепції побудови правовідносин між замовником аеропортових послуг, експлуатантом аеропорту та особами, які надають послуги на його території й на підставі їх порівняльного аналізу доводиться перевага надання послуг на території аеропорту виконавцями безпосередньо замовнику, але через посередництво експлуатанта аеропорту. Тобто між замовником і експлуатантом аеропорту в цьому випадку укладаються договори доручення або комісії, і експлуатант аеропорту виступає представником замовника перед виконавцем.

Наголошується, що з урахуванням загальносвітових тенденцій до глобальної стандартизації у сфері авіаперевезень, форми документів, які підтверджують факт належного виконання зобов'язань з надання аеропортових послуг, мають бути уніфіковані. Пропонується закріпити на законодавчому рівні принцип презумпції правомірності вимог з усунення виявлених недоліків у результатах наданих послуг з аеропортового обслуговування. Відповідно до цього принципу у випадку, якщо представник авіаперевізника та/або експлуатанта аеропорту дійде висновку, що будь-яка аеропортова послуга була надана підрядником неповно/неякісно, представники такого підрядника зобов'язані без зволікань виконати вимоги і вчинити в повному обсязі всі дії, на виконанні яких наполягають представники авіаперевізника чи експлуатанта аеропорту. Серед особливостей виконання обов'язків за договорами на аеропортове обслуговування слід відзначити наявність значної частини цих обов'язків, що мають виконуватися на користь третіх осіб.

Якщо до правовідносин, що є предметом розгляду, застосовувати норми про прострочення кредитора, то експлуатант аеропорту або підрядник не тільки не може розраховувати на компенсацію ним витрат, які він фактично здійснив для підготовки до належного надання послуг пасажирів і які він не надав не із своєї вини. Навпаки, за певних умов такі особи мають компенсувати збитки повністю або частково.

Надання послуг з авіаперевезення завжди пов'язано з підвищеним ризиком можливості нанесення шкоди життю і здоров'ю багатьох людей. Тому при правовому регулюванні цих правовідносин потрібно виходити з розуміння їх як певного безперервного процесу, що починається з підготовки до зльоту і завершуючи необхідними роботами після посадки повітряного судна. Це також переконливо підкреслює не тільки те, що *процес надання комплексу нерозривно пов'язаних між собою аеропортових послуг є єдиним цілим* (процесом аеропортового обслуговування), але те, що такий процес у свою чергу є невід'ємною частиною іншого цілого – процесу надання послуг з авіаперевезення.

## ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукового завдання, яке полягає в комплексній розробці питань, пов'язаних з особливостями цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування та надання аеропортових послуг як різновиду цивільних правовідносин. Спираючись на викладені в роботі теоретичні положення, результати дослідження сучасних наукових напрацювань з даної проблематики, а також норми національного законодавства, сформульовано низку висновків і пропозицій, які мають теоретичне й практичне

значення і виносяться на захист, а саме:

1. Аеропортові послуги є різновидом цивільно-правових послуг, що виникають на підставі договору з аеропортового обслуговування та являють собою певний безперервний процес, починаючи з підготовки до зльоту й завершуючи необхідними роботами після посадки повітряного судна. Підвидами договору на аеропортове обслуговування є договори на обслуговування регулярних, чартерних рейсів, рейсів бізнес-авіації, разове аеропортове обслуговування та ін.

2. Найбільш прийнятним видом договору, що має укладатися з суб'єктом, який здійснює підприємницьку діяльність у сфері ведення та експлуатації аеропорту з надання аеропортових послуг, є договір концесії, який слід покласти в основу правовідносин, що при цьому складаються.

3. Аеропорт як об'єкт права є комплексом споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання. Аеродромні та аеровокзальні комплекси, аеропорти мають бути визнані оборотоздатними об'єктами, регулювання правочинів з якими піддається цивільно-правовому регулюванню з урахуванням особливостей, встановлених спеціальним законодавством.

4. Користування частинами земельних ділянок аеродромного комплексу, що безпосередньо не задіяні в процесі надання послуг з аеропортового обслуговування, має становити особливий вид сервітуту, який повинен встановлюватися на підставі імперативних норм законодавства.

5. Об'єктом правовідносин з аеропортового обслуговування є система дій, спрямованих на забезпечення безпечної посадки, зльоту повітряного судна в аеропорту, його регламентного обслуговування та зберігання, а також, у разі необхідності, – надання послуг пасажиром повітряного судна і вчинення необхідних операцій з багажем, вантажем та поштою.

6. Правовий статус суб'єктів правовідносин з аеропортового обслуговування на стороні виконавця обумовлений ступенем обов'язковості їх участі в цих правовідносинах. За цією підставою всі ці суб'єкти поділяються на обов'язкові (юридичні особи різної організаційно-правової форми, що діють на підставі сертифікату на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту) та факультативні (кейтерінгові, клінінгові компанії, постачальники палива та ін.).

7. Договір на аеропортове обслуговування є договором на користь третьої особи лише частково (в частині виконання обов'язків безпосередньо на користь пасажирів). Договір на користь третьої особи укладається на підставі і на виконання договору авіаційного перевезення пасажирів, і ті послуги, що надаються аеропортом, є невід'ємною частиною договору на авіаційне перевезення.

8. Обов'язки експлуатантів аеропортів поділяються на такі дві групи: забезпечення прийняття та відправки повітряних суден; організація наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти.

9. Права та обов'язки сторін у правовідносинах з аеропортового обслуговування класифікуються за такими критеріями: а) залежно від того, передбачений законодавством обов'язок надати чи забезпечити надання тієї чи іншої послуги – на обов'язкові й факультативні; б) залежно від характеру обов'язку,

його мети – на дії з: представництва, управління та нагляду або координації договірних послуг перевізником з третьою стороною (-ами); надання послуг пасажиром (відправлення, прибуття, перевезення, послуги залу очікування, харчування на території аеропорту та ін.); надання послуг у місці стоянки літака (робота з багажем, супроводження, паркування, заходи безпеки, зовнішнє прибирання, внутрішнє прибирання, обслуговування туалетів, водопостачання, обладнання салону, завантаження продуктами харчування в місці стоянки та ін.); контролю за завантаженням, повідомлення та управління польотом; послуги відносно вантажу та пошти; допоміжні послуги (розміщення, автоматизовані комп'ютерні системи, заправка/злив палива в місці стоянки, послуги громадського харчування, зв'язки та управління); безпеки; технічного обслуговування літака.

10. Стягнення плати за наднормативну стоянку повітряного судна не є єдиним можливим наслідком залишення повітряного судна на території аеропорту після виконання відповідних технологічних операцій з його сервісного обслуговування. Альтернативними видами оплати в цих випадках мають бути визнані плата за базування повітряних суден або плата за його збереження, що стягуються, відповідно, на підставі договорів базування та забезпечення схоронності повітряних суден.

11. Послуга бортового харчування (кейтеринг) юридично надається пасажиру авіаційним перевізником, але не особисто, а шляхом залучення спеціальних організацій. При цьому предметом правовідносин є саме послуга з харчування, що відрізняється від продажу продуктів харчування: а) тривалим характером відносин (як правило, послуги кейтерингу надаються на постійній основі); б) виготовленням продукції під конкретного замовника, на підставі завчасно поданого замовлення; в) обов'язком виконавця доставити замовлення в точний час і місце, з певною температурою, з додаванням певного посуду, певним чином упакованим. Обов'язком щодо забезпечення бортового харчування є невід'ємною частиною договору на аеропортове обслуговування, який є договором про надання послуг.

12. Експлуатанти аеропортів мають такі обов'язки: 1) забезпечення зльоту, посадки повітряних суден, а також організація заходів безпеки польотів, авіаційної безпеки; 2) організація наземного обслуговування повітряних суден і пасажирів; 3) організація і проведення пошукових, аварійно-рятувальних, протипожежних робіт при настанні аварійних чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та прилеглої території, на якій відповідно до чинного законодавства експлуатант аеропорту зобов'язаний здійснювати заходи з пошуку та рятування. Перші дві групи обов'язків існують у правовідносинах з аеропортового обслуговування, а третя може мати цивілістичні наслідки в разі, зокрема, виникнення правовідносин з відшкодування шкоди.

13. Існує три основних способи укладення договору на аеропортове обслуговування: шляхом укладення авіакомпанією двостороннього договору з експлуатантом аеропорту; розроблення експлуатантом аеропорту публічного договору на аеропортове обслуговування з оприлюдненням його на сайті компанії-експлуатанта аеропорту, підписання окремих додатків до публічного договору з посиленням на його умови; підписання окремих додатків до Стандартного договору про наземне обслуговування, розробленого Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA). Для запровадження останнього способу слід внести відповідні

зміни до Повітряного кодексу України. Стандартний договір про наземне обслуговування ІАТА не може вважатися типовими умовами договору в значенні, що вживається в ст. 630 ЦК України. Для цього необхідно в Повітряному кодексі України закріпити таку особливість цього договору.

14. Правовідносини з аеропортового обслуговування виникають на підставі юридичного складу, до якого входять поряд з юридичними фактами, передбаченими нормами цивільного законодавства, також юридичні факти, вимоги та умови, передбачені господарським та адміністративним законодавством.

15. Українське законодавство не містить норм, які б визначали момент, з якого слід вважати, що особа виявила бажання скористатись своїми правами, що виникли за договором на аеропортове обслуговування. Оскільки інтерес пасажирів полягає не в аеропортових послугах як самодостатніх, а тим більше кожної конкретної послуги, а також враховуючи, що аеропортове обслуговування є невід'ємною частиною єдиного процесу авіап перевезення, момент виявлення особою бажання скористатись своїми правами завжди збігається з моментом укладення нею договору на авіаційне перевезення пасажирів або вантажу. Цей момент підтверджується отриманням пасажиром квитка або вантажовідправником – накладної.

16. Норми про прострочення кредитора у більшості випадків не можуть бути застосовані як правові наслідки невиконання зобов'язання з аеропортового обслуговування у зв'язку з відмовою третьої особи, на користь якої воно мало бути виконано, або невчинення такою особою певних дій, до вчинення яких виконання зобов'язання не було можливим. Строк їх виконання абсолютно неможливо перенести, тому що ці норми не передбачають припинення зобов'язання з надання послуг у сфері авіап перевезень чи договору в цілому, а за загальним правилом лише припускають можливість виконання такого зобов'язання у майбутньому.

17. Враховуючи загальносвітові тенденції до глобальної стандартизації у сфері авіап перевезень, форми документів, які підтверджують факт належного виконання зобов'язань з надання аеропортових послуг, також мають бути уніфіковані. Для цього необхідно насамперед на законодавчому рівні надати повноваження із затвердження цих форм державному органу, що затверджує Авіаційні правила.

18. З метою забезпечення всієї повноти гарантій дотримання правил авіаційної безпеки необхідно закріпити на законодавчому рівні принцип презумпції правомірності вимог з усунення виявлених недоліків у результатах наданих послуг з аеропортового обслуговування. Згідно з цим принципом у випадку, якщо представник авіап перевізника та/або експлуатанта аеропорту дійде висновку про те, що будь-яка аеропортова послуга була надана підрядником неповно/неякісно, представники такого підрядника зобов'язані без зволікань виконати вимоги й вчинити в повному обсязі всі дії, на виконанні яких наполягають представники авіап перевізника чи експлуатанта аеропорту. При цьому, якщо підрядник не згоден з оцінкою результатів наданих ним послуг, він має право: а) зафіксувати на фото/відео результати наданих послуг до вчинення ним додаткових дій, а також вимоги представника експлуатанта аеропорту або авіап перевізника; б) зафіксувати факт своєї незгоди з вимогами про вчинення додаткових дій з усунення недоліків у «Формі С1» в розділі «Примітки»; в) скласти акт про незгоду з отриманими вимогами та надіслати його особі, яка їх надала; г) надати претензію про сплату

вартості додаткових дій, вчинених з метою усунення виявлених недоліків. У випадку, якщо спір не буде вирішений претензійним шляхом, він має бути переданий на розгляд суду з дотриманням правил підвідомчості й підсудності.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Статті у наукових періодичних виданнях інших держав  
із напрямку, з якого підготовлено дисертацію:*

1. Спасибо В. В. Правові питання надання послуги базування повітряних суден в аеропортах України. *LEGEA ȘI VIAȚA*. 2017. Nr. 3/2 (303). С. 122–126.

*Статті у наукових виданнях, включених  
до Переліку наукових фахових видань України:*

2. Спасибо В. В. Деякі аспекти вдосконалення обов'язкового страхування відповідальності експлуатантів аеропортів та суб'єктів наземного обслуговування. *Теорія і практика правознавства: електрон. наук. фахове вид.* 2013. Вип. 2. URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua/article/view/62943> (Дата звернення: 21.01.2020).

3. Спасибо В. В. Особливості визначення об'єкта правовідносин з аеропортового обслуговування. *Університетські наукові записки*. 2013. № 4. С. 206–213.

4. Спасибо В. В. Правові підстави виникнення цивільно-правових відносин з аеропортового обслуговування. *Європейські перспективи*. 2019. № 4. С. 152–158.

5. Спасибо В. В. Генеза нормативно-правового регулювання аеропортового обслуговування в Україні. *Юридична Україна*. 2019. № 12. С. 6–16.

*Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

6. Спасибо В. В. Деякі аспекти адаптації цивільного законодавства України, що регулює діяльність експлуатантів аеропортів, до стандартів ЄС. *Стратегія модернізації приватного права в сучасних умовах: зб. наук. праць / за ред. В. І. Короля, Ю. В. Білоусова; НДІ приватного права і підприємництва імені акад. Ф. Г. Бурчака НАПрН України. Київ-Хмельницький: Хмельницький університет управління та права, 2013. С. 176–182.*

7. Спасибо В. В. Особливості цивільно-правових відносин між пасажиром та експлуатантами аеропортів. *Актуальні проблеми науки і практики цивільного, житлового та сімейного права: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф., присвяч. 91-річчю з дня народження В. П. Маслова (м. Харків, 15 лют. 2013 р.)*. Харків: Право, 2013. С. 365–367.

## АНОТАЦІЇ

**Спасибо В. В. Цивільно-правове регулювання аеропортового обслуговування.** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, Київ, 2020.

Дисертацію присвячено дослідженню й розробці питань, пов'язаних з

особливостями цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування та надання аеропортових послуг як різновиду цивільних правовідносин.

У роботі розглянуто розкрито правову природу відносин із надання послуг в аеропортах, визначено об'єкт та суб'єктний склад цих правовідносин. Встановлено особливості змісту відносин аеропортового обслуговування, окреслено та охарактеризовано особливості укладення й виконання договорів на аеропортове обслуговування. Зроблено висновок, що найбільш прийнятним видом договору, який має укладатися з суб'єктом, що здійснює підприємницьку діяльність у сфері ведення та експлуатації аеропорту з надання аеропортових послуг, є договір концесії, який слід покласти в основу правовідносин, що при цьому складаються. З метою забезпечення всієї повноти гарантій дотримання правил авіаційної безпеки запропоновано закріпити на законодавчому рівні принцип презумпції правомірності вимог з усунення виявлених недоліків у результатах наданих послуг з аеропортового обслуговування.

**Ключові слова:** договір, нормативне регулювання, цивільно-правове регулювання, цивільні правовідносини, авіаційна безпека, аеропортове обслуговування, аеропортові послуги, авіаперевезення, експлуатант, сервітут.

**Спасибо В. В. Гражданско-правовое регулирование аэропортового обслуживания.** – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Научно-исследовательский институт частного права и предпринимательства имени академика Ф. Г. Бурчака НАПрН Украины, Киев, 2020.

Диссертационная работа посвящена исследованию и разработке вопросов, связанных с особенностями гражданско-правового регулирования аэропортового обслуживания и предоставления аэропортовых услуг как разновидности гражданских правоотношений.

В работе рассмотрены общие подходы к гражданско-правовому регулированию отношений по аэропортовому обслуживанию в Украине, в частности, вопросы становления нормативно-правового регулирования аэропортового обслуживания и тенденций его развития. Установлено, что аэропортовые услуги являются разновидностью гражданско-правовых услуг, которые возникают на основании договора с аэропортового обслуживания и представляют собой определенный непрерывный процесс, начиная с подготовки к взлету и завершая проведением необходимых работ после посадки воздушного судна. Подвидами договора на аэропортовое обслуживание являются договоры на обслуживание регулярных, чартерных рейсов, рейсов бизнес-авиации, разовое аэропортовое обслуживание и др.

Сделан вывод, что наиболее приемлемым видом договора, который должен заключаться с субъектом, осуществляющим предпринимательскую деятельность в сфере ведения и эксплуатации аэропорта по предоставлению аэропортовых услуг, является договор концессии, который следует положить в основу правоотношений, при этом складываются.

**Ключевые слова:** договор, нормативное регулирование, гражданско-правовое регулирование, гражданские правоотношения, авиационная безопасность, аэропортовое

обслуживание, аэропортовые услуги, авиаперевозки, эксплуатант, сервитут.

**Spasybo V. V. Civil regulation of airport services.** – The qualified scientific work on the right of the manuscript.

The dissertation for the scientific degree of Candidate of Science of Law on specialty 12.00.03 – Civil Law and Civil Process; Family Law; International Private Law. – The Academician F. H. Burchak Scientific-Research Institute of Private Law and Entrepreneurship of National Academy of Law Sciences of Ukraine, Kyiv, 2020.

The dissertation is devoted to the research and development of issues related to the peculiarities of civil regulation of airport services and the provision of airport services as a variety of civil relations.

The dissertation considers general approaches to civil regulation of airport services in Ukraine, in particular, the formation of legal regulation of airport services and its development trends. It has been established that airport services are a type of civil law services that arise on the basis of an agreement with airport services and represent a certain continuous process, starting with preparation for take-off and completing the necessary work after landing the aircraft. Subtypes of an airport service agreement are contracts for servicing regular, charter flights, business aviation flights, one-time airport services, etc.

It is concluded that the most acceptable type of agreement that should be concluded with an entity engaged in entrepreneurial activities in the field of maintaining and operating an airport for the provision of airport services is a concession agreement, which should be the basis for legal relations, and this is formed.

The work found that legal relations in airport services arise on the basis of the legal composition, which includes, along with legal facts regulated by civil law, also legal facts, requirements and conditions stipulated by economic and administrative legislation.

In order to ensure the entirety of guarantees of compliance with aviation safety rules, it is necessary to consolidate at the legislative level the principle of the presumption of the legitimacy of the requirements for eliminating the identified deficiencies in the results of the services provided for airport services. According to this principle, if a representative of an air carrier or an airport operator concludes that any airport service was rendered incompletely or poorly by a contractor, representatives of such a contractor are required to immediately fulfil the requirements and fully comply with all the actions that the air carrier's representatives insist on or airport operator. Moreover, if the contractor does not agree with the assessment of the results of the services provided by him, he has the right: a) to record on the photo / video the results of the services provided before he performs additional actions, as well as the requirements of the representative of the airport operator or air carrier; b) record the fact of his disagreement with the requirements for additional actions to eliminate deficiencies in the "Form C1" in the "Notes" section; c) draw up an act of disagreement with the requirements received and send it to the person who issued them; d) provide a claim for payment of the cost of additional actions committed to eliminate the identified deficiencies. If the dispute is not resolved in a pretentious way, it must be referred to the court in compliance with the rules of jurisdiction and jurisdiction.

It is concluded that, taking into account global trends towards global standardization

in the field of air transportation, the forms of documents confirming the fact of proper fulfilment of obligations to provide airport services should be unified. It is proposed to consolidate at the legislative level the principle of the presumption of lawfulness of the requirements for elimination of identified deficiencies in the results of airport services provided. According to this principle, if the representative of the air carrier and / or the operator of the airport concludes that any airport service was rendered incomplete / poor by the contractor, the representatives of such contractor shall immediately fulfil the requirements and act in full on all actions, which are performed by the representatives of the air carrier. or an airport operator. One of the peculiarities of fulfilling the obligations under the airport service contracts is the large number of these obligations that must be fulfilled for the benefit of third parties.

**Keywords:** contract, normative regulation, civil law regulation, civil legal relations, aviation security, airport services, airport services, air transportation, operator, easement.

Підписано до друку 07.04.2021  
Формат 60 x 90 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Папір офсетний № 2.  
Друк цифровий.  
Ум. друк. арк. 0,9 арк.  
Тираж 150 прим. Замовлення № 3084

---

Віддруковано типографії ФОП Степенко Р.Д.  
01103, м. Київ, бульвар Дружби Народів, 24/2.  
тел.: (044) 223-81-79, Е-mail: [6724642@ukr.net](mailto:6724642@ukr.net), [www.urb.com.ua](http://www.urb.com.ua)  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи серія ДК № 7205 від 03.12.2020