

органомінеральне тіло, що утворилося на поверхні земної кори і є осередком найбільшої концентрації поживних речовин, основою життя та розвитку людства завдяки найціннішій своїй властивості – родючості.

Таким чином, в Україні питання про правову охорону земель та проблема права власності на землю за роки незалежності України є особливо актуальними на практиці та потребують більш глибокої теоретичної розробки. При цьому слід зазначити, що дане питання є гострим за своїм характером у країнах, де обмежені ґрунтові ресурси, але є природні умови, сприятливі для розвитку сільськогосподарського виробництва (наприклад, у Болгарії). Таким чином, ця проблема має міжнародний аспект, що потребує більш детального вивчення та дослідження основних її засад.

ОСОБЛИВОСТІ АДАПТАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС У СФЕРІ ЗАХИСТУ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Гришко Уляна Петрівна,
кандидат юридичних наук,
викладач кафедри цивільного права

Правові запозичення виступають невід'ємним елементом процесу глобалізації. Сьогодні вимагає від держав для збереження конкурентоспроможності на світовому та регіональному ринках адаптувати внутрішнє правове поле так, щоб воно забезпечувало та захищало інтереси суб'єктів господарювання та громадян у всіх галузях права.

У той же час вони є свого роду інструментом протидії правовому колоніалізму як елементу глобалізації, коли з метою збереження національних правових традицій сприймаються лише окремі правові конструкції, правові норми. Законодавець сприймає певне правове положення, але при цьому залишаючись відданим правовій наступності, власним історично складеним принципам правотворення, та принципам національної правової системи.

Актуальне сьогодні питання гармонізації українського права з правом ЄС, в тому числі в цивільній галузі, тісно пов'язане в першу чергу з питаннями правових запозичень, в результаті яких до права України будуть привнесені елементи, норми, правові інститути, які є елементами правопорядків європейських країн і для українського права за своєю суттю в багатьох аспектах є сторонніми.

Виконання Закону України від 18 березня 2004 р. «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» забезпечує зближення цивільної і господарсько-правової позицій в євроінтеграційному напрямі на приватноправовій основі. У сучасних умовах стираються розбіжності між ними через такі причини:

- при розробці проекту ЦК України за основу бралися напрацювання в країнах ЄС, а його проект піддався експертизі європейських фахівців;
- практика захисту цивільних прав формується з урахуванням положень міжнародних актів;

- міжнародний договір, ратифікований Верховною Радою України, є частиною національного законодавства відповідно до ч. 1 ст. 10 ЦК України;
- якщо в міжнародному договорі України, встановлені інші правила, ніж ті, які передбачені цивільним законодавством, застосовуються правила міжнародного договору України (ч. 2 ст. 10 ЦК України, Закон України «Про міжнародні договори»);
- якщо міжнародний договір не діє на території України, то при регулюванні відповідних цивільних прав та інтересів враховуються норми міжнародного права.

Запозичення мають місце не тільки так би мовити в широких підгалузях цивільного права, а і стосуються більш конкретних правовідносин. Це, для прикладу, прийняття Європейським Парламентом Регламенту № 261/2004 від 11 лютого 2004 року, який стосується захисту прав пасажирів авіаційного транспорту, а саме компенсації та допомоги пасажирам у випадку відмови у дозволі на посадку пасажирів на літак, а також щодо скасування рейсу або затримку відправлення літака. Регламент гарантує права пасажирів: якщо пасажирам відмовлено у посадці на літак проти їх волі; якщо скасовано рейс; якщо рейс затримано. Зокрема у випадку відмови у дозволі на посадку чи анулювання рейсу пасажири мають право на:

- відшкодування вартості квитка на протязі семи днів або на квиток до пункту вильоту;
- додаткові послуги (харчування, поселення в готелі, транспортні послуги від аеропорту до готелю, можливість скористатися засобами зв'язку);
- загальну суму компенсації: 250 євро – для рейсів дальністю 1 500 кілометрів або менше; 400 євро – для рейсів дальністю понад 1 500 до 3 500 кілометрів; 600 євро – для рейсів дальністю понад 3 500 кілометрів [1].

У випадку затримки перевезення повітряним транспортом Регламент № 261/2004 від 11 лютого 2004 року визначає 3-х ступеневу систему захисту прав пасажирів:

- у випадку тривалих запізнь (2 або більше годин – харчування та прохолодні напої і можливість здійснити два безкоштовних дзвінки або відправити телекс-, факс-повідомлення чи повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови);
- якщо час відльоту перенесено на наступний день пасажири повинні отримати безкоштовне місце у готелі і транспортування від аеропорту до готелю;
- якщо затримка складає більш ніж 5 годин, пасажири можуть вимагати відшкодування повної вартості квитка разом із вартістю зворотного квитка [2, с. 133].

Оскільки законодавство України адаптувало Регламент № 261/2004, ідентичне право на отримання грошової компенсації пасажиром в разі скасування рейсу відображено у ст. 105 Повітряного кодексу України, главі 4 Розділу XV Наказу Державної авіаційної служби України Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» та ст. 5 Регламенту № 261/2004 [3; 4]. У той же час, також ідентично в національному законодавстві, навідміну від Регламенту № 261/2004

відсутнє аналогічне право на грошову компенсацію у разі затримки авіарейсу. Загалом Регламент № 261/2004 прагне забезпечити компенсацію втрат яких зазнали пасажирів у зв'язку з втратою часу. З огляду на те, що відновити втрачений час неможливо, його компенсація може бути здійснена лише в грошовій формі. Тому, втрат часу зазнають як і пасажирів чиї рейси було скасовано, так і пасажирів чиї рейси було затримано [5]. В розумінні Регламенту № 261/2004 пасажирів рейси яких було затримано та пасажирів рейси яких було скасовано опиняються в аналогічних ситуаціях, що дає їм однакові права на грошову компенсацію.

Якщо ж на противагу цьому, пасажирів затриманих рейсів не будуть мати права на матеріальне відшкодування, їх права будуть порушені, по відношенню до пасажирів, рейси яких скасовано, оскільки вони також зазнають втрати часу, який міг бути використаний на перевезення.

Таким чином, з метою забезпечення належного виконання Україною взятих на себе зобов'язань щодо адаптації національного законодавства до законодавства Європейського Союзу та захисту прав споживачів при здійсненні ними повітряних подорожей авіаперевізниками необхідно закріпити у національному законодавстві право пасажирів на отримання компенсації матеріальної шкоди у разі затримки рейсу.

1. Регламент (ЕС) № 261/2004 Европейского Парламента и Совета «Об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) № 295/91» : Міжнародний документ від 11.02.2004 № 261/2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912 (дата звернення: 1.05.2021).

2. Ісічко А., Мінін О. Правове регулювання сфери захисту прав споживачів у Європейському Союзі та в Україні : порівняльно-правове дослідження / за заг. ред. А. І. Грицяка. Київ : Атіка Н, 2005. 656 с.

3. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19> (дата звернення: 1.05.2021).

4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. Дата оновлення: 13.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 1.05.2021).

5. Алексєєв С. О., Білоцерковець Д. О. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 106 Повітряного кодексу України (щодо адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу)». URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH6LG00A.html (дата звернення: 1.05.2021).