

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ТА ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

УДК 341.824:338.47(0432)

В. О. Зуєва,
кандидат політичних наук,
доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОМЕРЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті визначаються основи правового регулювання міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються українськими авіакомпаніями. Автор робить висновок про те, що на сучасному етапі розвитку правового регулювання комерційної діяльності авіакомпаній України вкрай важливим завданням є приведення норм українського законодавства у відповідність до світових стандартів безпеки повітряного сполучення.

Ключові слова: правове регулювання комерційної діяльності, комерційна діяльність, міжнародні повітряні перевезення, авіакомпанії, авіаційний перевізник.

Проблеми інтеграції України у європейську та світову економіку, перспективи її розвитку як транзитної держави актуалізують потреби ефективного правового регулювання діяльності українських авіакомпаній на міжнародному рівні. Сьогодні в Україні налічується понад 1,5 тис. повітряних суден, які об'єднано в 67 авіакомпаній. Літаки українських авіакомпаній виконують польоти до більше ніж 100 країн світу за 105 маршрутами [1]. У свою чергу, іноземні компанії більше ніж 30 країн здійснюють регулярні перевезення до 9 міст України. На території нашої держави функціонують 36 аеропортів, у 17 з яких відкрито міжнародні пункти пропуску.

З огляду на те, що повітряний транспорт не має конкуренції серед інших його видів щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів та ще й на великі відстані (середня відстань доставки повітряним транспортом є в 10-15 разів більшою від аналогічного показника у його найближчого конкурента – залізниці, з тенденцією до зростання). Саме цей момент є домінуючим у визначенні перспектив його розвитку. Сьогодні в Україні понад 80 тис. суб'єктів підприємницької діяльності підтримують активні зовнішньоекономічні зв'язки з підприємствами і фірмами 185 країн світу на різних континентах. І вагому роль у їх забезпеченні особливо, з країнами далекого зарубіжжя відіграє саме повітряний транспорт, роль якого складно переоцінити

враховуючи також близьку перспективу проведення в Україні Євро-2012, підготовка до якого дала значний поштовх у розвитку авіаційної інфраструктури України – тільки за останні півтора року Україна побудувала аеропорти, які разом кожен годину можуть приймати до 22 тисяч пасажирів [2].

Все вищевказане свідчить про необхідність чіткого правового регулювання здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу, визначення відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень. Іншими словами — існує нагальна потреба вдосконалення існуючого та розробка нових засобів правового регулювання комерційної діяльності авіакомпаній України, зокрема у сфері здійснення міжнародних повітряних перевезень.

Розв'язання зазначеної проблематики започатковано у публікаціях і дослідженнях таких вітчизняних та зарубіжних учених і практиків, як М. Богуславський, В. Бордунов, В. Бутилін, Б. Слісєєв, В. Кубинський, В. Кулик, Н. Полянська, С. Переверзева, М. Пучкова, П. Рабінович, О. Стремоухов, Г. Шмельова, В. Щелкунов, Л. Яценко та інших.

Метою дослідження є аналіз нормативної бази України та міжнародних договорів, що регулюють комерційну діяльність авіаперевізників

та визначення напрямків її удосконалення на основі врахування міжнародного досвіду.

За останніми статистичними даними комерційні перевезення пасажирів, вантажів та пошти упродовж 2011 року здійснювали 36 вітчизняних авіакомпаній, виконано 105,3 тис. комерційних рейсів (темп зростання – 106,5 відс.). Послугами українських авіакомпаній скористалось 7,5 млн. пасажирів, це майже на 23 відсотка більше показника 2010 року. Кількість перевезеного вітчизняними авіакомпаніями вантажу та пошти у звітному році склала 92,1 тис. тон, що на 4,8 відсотка більше, ніж за попередній 2010 рік [3].

Слід відмітити, що в останні роки (2000-2011) ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно (за винятком 2009 року). Поступово в цілому за 11 років обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли майже в 6 разів (по відношенню до 2000 року). Суттєвими факторами, які позитивно впливають на показники діяльності вітчизняних авіапідприємств, є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення інтенсивності польотів на опанованих напрямках водночас з оновленням парку повітряних суден. Поряд з цим сьогодні значна увага приділяється заходам з підвищення безпеки польотів та покращення якості обслуговування. Неабиякою мірою зростанню обсягів сприяє також введення в експлуатацію в аеропортах напередодні Євро-2012 нових об'єктів і реконструкція існуючих, які оснащуються найсучаснішим устаткуванням, новітніми технологіями і системами [3].

Вищезазначене дає підстави стверджувати, що транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. Що викликає потребу в чіткому правовому регулюванні здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу, визначенні відповідальності за безпеку перевезень та у захисті усіх учасників авіаційного перевезення.

Сьогодні транспортні операції на повітряному транспорті українських авіакомпаній регулюють національне законодавство та міжнародні договори. Слід зазначити, що досить довгий час ситуація з нормативними документами, що регулюють порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень, залишалася відносно статичною. Однак останнім часом намітилася тенденція зміни правового регулювання міжнародних повітряних перевезень і більш жорсткого правового регулювання відповідальності учасників цього процесу.

Правове регулювання транспортних відносин визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави і саме в цей час існує проблема зміни чинного та прийняття нового законодавства, яке регулювало б процес здійснення повітряних перевезень, у тому числі міжнародних. Так, Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, схвалена Постановою Кабміну від 16 серпня 1999 р. № 1496, визначає сферу транспортного законодавства як одну з пріоритетних, яка має бути адаптована до законодавства ЄС [4].

Правовідносини у сфері міжнародних повітряних перевезень в Україні регулюють чинне законодавство України та низка міжнародних договорів. Тісно переплітаються норми Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України та положення міжнародно-правових договорів, зокрема Монреальської конвенції 1999 р., яка набула чинності для України 6 травня 2009 року на основі Закону України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17 грудня 2008 року (далі — Монреальська конвенція) [5]. Вона стала узагальненням нових економічних і соціальних стандартів, які застосовують до відповідальності перевізника, і модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 р.

Варшавська система, яка діяла раніше, в останні десятиліття стала практично непрацездатною. З восьми документів такими що діють залишилися лише два [6]. Як наслідок, в різних країнах виникли різні підходи до визначення відповідальності авіаперевізника за заподіяну шкоду життю і здоров'ю пасажирів, а також багажу. В результаті – відбулася заміна єдиних правил міжнародних повітряних перевезень національними. Тепер же учасникам ринку авіаперевезень доведеться знову працювати за міжнародними правилами.

Таким чином, прийняття Монреальської конвенції переслідувало дві основні цілі: кодифікацію правил міжнародних повітряних перевезень в єдиний документ (з урахуванням найсучасніших норм Варшавської системи) і модернізацію режиму відповідальності авіаперевізника (переважно щодо перевезень пасажирів). У першу чергу слід сказати, що Конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень. Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції міжнародними повітряними перевезеннями є перевезення, у межах яких місце призначення і місце відправлення знаходяться на територіях різних

держав або на території однієї держави, але з проміжною посадкою на території іншої. Не передбачено застосування Конвенції до внутрішньодержавних авіап перевезень. По-друге, Конвенція спростувала процедури та значно збільшила ліміти відповідальності авіап перевізника.

Однією з головних особливостей Монреальської конвенції є відсутність обмежень відповідальності авіап перевізника (на відміну від Варшавської Конвенції, якою було встановлено межі відповідальності за заподіяння смерті або тяжкого тілесного ушкодження пасажирів) [5]. Так, відповідальність авіап перевізника за шкоду в розмірі, що перевищує 100 000 Спеціальних прав запозичень (СПЗ), розмір вартості яких визначається щоденно, є нелімітованою. Згідно з ч. 2 ст. 21 Конвенції перевізник не несе відповідальності за таку шкоду, якщо доведе, що шкода не була заподіяна в результаті його недбалості або неправомірної дії чи бездіяльності (в той же час за доведену шкоду, розміри якої не перевищують 100 000 СПЗ на кожного пасажирів, авіап перевізник несе відповідальність незалежно від вини (частково чи повністю звільняється від відповідальності він може лише у разі недбалості пасажирів або особи, яка вимагає компенсації) [5]. На думку експертів, таке посилення рівня відповідальності з боку авіап перевізників сприятиме конкурентоспроможності національних авіап перевізників [7].

Поряд з вищевикладеним, слід зазначити, що межі, встановлені Монреальською конвенцією, не заважають суду додатково присудити відповідно до свого закону всі витрати або частину судових та інших витрат, пов'язаних із розглядом справи в суді, які були понесені позивачем, у тому числі й відсотки.

При цьому строк позовної давності, як і раніше, складає два роки з моменту прибуття в місце призначення, або з дня, коли повітряне судно повинно було прибути, або з моменту зупинки здійснення перевезень. Порядок обчислення цього строку визначає закон держави суду, до якого подано позов.

Фахівці з повітряного права вважають, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечить приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіап перевізника, а також підвищить безпеку польотів шляхом посилення відповідальності авіап перевізників [8, с.76; 9, с. 50; 10, с.15]. Такий підхід, в свою чергу, сприятиме зростанню привабливості послуг національних авіап перевізників у міжнародному сполученні й отриманню додаткових конкурентних переваг вітчизняними авіап перевізниками під час виконан-

ня повітряних перевезень порівняно з авіап перевізниками держав – учасниць Варшавської конвенції [12, с. 142].

Намагаючись спрогнозувати правові наслідки ратифікації Монреальської конвенції Україною слід зазначити, що:

- зазначена подія є реальним кроком України до сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення;

- немає жодних сумнівів в тому, що посилення рівня відповідальності з боку авіап перевізників відповідно до Монреальської конвенції стане істотним фактором підвищення рівня безпеки польотів в Україні, та як наслідок, буде сприяти конкурентоспроможності національних авіап перевізників на світовому ринку;

- національні авіакомпанії на сьогоднішній день демонструють здатність підтримання рівня безпеки повітряних перевезень на достатньо високому рівні, крім того деякі з них (зокрема ті, що здійснюють міжнародні рейси до країн Європи) де-факто вже виконують більш жорсткі в порівнянні з передбаченими Монреальською конвенцією нормативи ЄС щодо страхування авіаційних ризиків;

- досить складним моментом, на думку автора, є введення «нелімітованої» відповідальності, яке може призвести до підвищення цін на авіаційне страхування, і цей тягар скоріш за все певною мірою буде перекладено на пасажирів (шляхом підвищення вартості квитків);

- ризики можна знижувати за рахунок законодавчого збільшення капіталізації авіаційних перевізників, що в свою чергу може вплинути на життєздатність авіакомпаній: деякі авіаційні компанії будуть зливатися та концентруватися, деякі з них підуть з ринку повітряних перевезень.

Потреба в удосконаленні та виведенні норм українського законодавства, що втілює міжнародні стандарти надання послуг з перевезення, на більш високий рівень дії, безперечно, існує, оскільки на сьогодні можливість притягнення українського перевізника до відповідальності є вкрай низькою. Причинами такого стану речей є: недостатній рівень обізнаності пасажирів про свої права, вкрай низький рівень поінформованості пасажирів, зокрема, про дійсні причини затримки чи скасування рейсу; низький рівень правової культури вітчизняних авіап перевізників; складність процедури розгляду скарг та інші. Для вирішення зазначених проблем слід скористатись досвідом ЄС, який законодавчо закріпив процедуру захисту порушених прав пасажирів [12].

Кожна держава ЄС визначила орган державної влади, який наділений відповідними повноваженнями та зобов'язаний розглядати спори між пасажиром та авіакомпаніями. Найчастіше, це центральний орган захисту прав споживачів чи регулювання транспортних відносин. Так, в Австрії це Міністерство транспорту, інновацій та технологій, в Чехії, Данії, Франції, ФРН, Греції, Італії, Іспанії, Великій Британії, Польщі – служба цивільної авіації, в Угорщині, Естонії, Фінляндії, Швеції, Румунії – служба захисту споживачів [12]. Як показує практика, швидкість та ефективність розгляду спорів цими інституціями є дуже високою [13]. Це пояснюється високим статусом вищевказаних інституцій, які вповноважені не тільки вирішувати спори, але й здійснювати моніторинг за діяльністю авіакомпаній, у тому числі за дотриманням ними регламентів та інструкцій Європейської Агенції Цивільної Авіації з наступним повідомленням останньої та Єврокомісії для внесення авіакомпанія до «чорного списку» перевізників. Це дозволяє оперативно захищати права пасажирів та впливати на політику забезпечення безпеки авіакомпаніями. Автор поділяє позицію фахівців, які вважають, що Україні бракує такого механізму забезпечення прав пасажирів [14].

Позитивною тенденцією розвитку національного законодавства на сьогоднішній день слід вважати прийняття проекту Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом» (далі – проект Закону) [15]. Основною метою прийняття проекту Закону є необхідність приведення законодавчих актів у відповідність до Повітряного кодексу України та законодавства Європейського Союзу. Проект Закону передбачає визначення процедури та особливостей ліцензування авіаційних перевізників, які провадять господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом за плату та/або за наймом [15].

Таким чином, слід зазначити, що існує потреба удосконалення правового регулювання міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються українськими авіакомпаніями на основі детального вивчення норм ратифікованої Монреальської конвенції, яка призвана забезпечити необхідну модернізацію в ряді ключових напрямів, що пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажу повітряним транспортом. Також особливу увагу слід приділити вивченню й впровадженню прогресивного досвіду ЄС, зокрема,

щодо створення відповідних інституцій захисту порушених прав пасажирів, які вповноважені не тільки вирішувати спори, але й здійснювати моніторинг за діяльністю авіакомпаній.

Література

1. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивільній авіації України // Інформаційний портал «Сервіс і технології» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.biz.ua/content/view/-2476/113/>
2. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.ukraviatrans.gov.ua>.
3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2011 рік // Інформаційний портал «Державна авіаційна адміністрація» : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/23725.html>
4. Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, схвалена Постановою Кабміну від 16 серпня 1999 р. № 1496.
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. – Офіційний вісник України від 15.05.2009 – 2009 р., № 33.
6. Варшавська Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року.
7. Гриценко С., Строй І., Відповідальність перевізника в авіації «Правовий тиждень» щотижнева інформаційно-правова газета [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.-legalweekly.com.ua/article/?uid=1204>
8. Старицька О.О. Правове регулювання договору міжнародних повітряних перевезень // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право» Зб. наук. пр. К.: НАУ, 2009. – №4 — С.76.
9. Оніщенко О.В. Договір перевезення повітряним транспортом: деякі цивільно-правові аспекти // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право» Зб. наук. пр. К.: НАУ, 2009. – №4 — С.49-50.
10. Єршов Є.К. Використання повітряного транспорту цивільної авіації як об'єкт правового регулювання // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право» Зб. наук. пр. К.: НАУ, 2008. – №3 — С.14-16.
11. Щелкунов В.И., Переверзева С.А. Механізм регулювання коммерческой деятельности

сти авіакомпаній України. – Київ: Наукова думка, 2009. – 304 с.

12. Energy and Transport in Europe Digest. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html

13. Regulation No 261/2004, Official Journal L046, 17.02.04.

14. Горян Е.В., Горян К.В., Забезпечення прав пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень (порівняння законодавства

України та ЄС) // Часопис Академії адвокатури України. – 2011. – №4. – С. 06.

15. Аналіз регуляторного впливу проекту Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Regulyatorna-diyalnist/Analiz-regulyatornogo-vplivu/23662.html>

В.А. Зуева

Правовое регулирование коммерческой деятельности авиаккомпаний Украины при осуществлении международных воздушных перевозок

В статье определяются основные механизмы правового регулирования международных воздушных перевозок, осуществляемых авиаккомпаниями Украины. Автор делает вывод о том, что на современном этапе развития правового регулирования коммерческой деятельности авиаккомпаний Украины первоочередной задачей является согласование норм украинского законодательства и международных стандартов.

V.A. Zueva

Legal regulation of commercial activities of Ukrainian airlines in implementation of international flights

This article defines legal regulation basic principles of international airlifts carried out by Ukrainian airlines. The author concludes that at current stage of development of the legal regulations of Ukrainian airlines commercial activities the national legislation priority is to lead the rates of the Ukrainian law in accordance to the international flight safety standards.