

Ребриш Б. Ю., аспірант,
Національний юридичний університет ім. Я. Мудрого, м. Харків
Науковий керівник: Шуміло І. А., к.ю.н., доцент

ЩОДО ЗАКОНОДАВЧИХ ПРОБЛЕМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНЦІЇ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Міжнародний повітряний транспорт є одним із найважливіших елементів світової транспортної інфраструктури, завдяки чому залишається предметом пильної уваги держав і міжнародних організацій. Такий інтерес на сьогодні пояснюється не тільки тим, що у ХХІ ст. відбувається все більш інтенсивна експлуатація глобальної мережі міжнародних повітряних ліній, але також і тим, що будь-які інтеграційні процеси держав нерозривно пов'язувались з необхідністю вирішення численних міжнародно-правових питань у цій сфері.

Безумовно, з початковим розвитком цивільної авіації, держави намагалися всіляко стимулювати і підтримувати повітряний транспорт, зберігаючи за собою право жорсткої регламентації і контролю комерційної діяльності авіапідприємств на своїх територіях. Однак у 80-ті, і, в особливості, у 90-і роки ХХ ст. все більший розвиток почали одержувати тенденції, пов'язані з ослабленням заходів державного впливу та втручання в діяльність авіатранспортної галузі і поширенням ринкових відносин. Дедалі більшого значення набуло створення уніфікованих міжнародних правил, і, зокрема, єдиних міжнародно-правових режимів у галузі авіації.

У 2005 р. між Україною та ЄС було підписано Угоду про окремі аспекти повітряного сполучення («горизонтальну угоду»), яка надала змогу європейським авіаперевізникам виконувати рейси до України з будь-якої країни Європейського Союзу. Однак історично важливою стала дата 28 листопада 2013 року, коли у Вільнюсі відбулося парафування Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) України з країнами Європейського Союзу.

Остаточне підписання і набуття чинності Угоди про Спільний авіаційний простір передбачатиме прямий обов'язок України адаптувати внутрішнє законодавство до законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, і, що для нас найголовніше – щодо юридичного механізму забезпечення посилення конкуренції між комерційними суб'єктами – авіаперевізниками.

Безперечно, особливості географічного розташування України на перехресті торговельних шляхів надало нам значний потенціал

сформувати сучасну систему транспортних зв'язків відповідно до європейських стандартів. Водночас всупереч цьому, необхідно констатувати також той факт, що на сьогодні авіаперевезення в Україні не є конкурентним ринком. За деякими фаховими дослідженнями декілька українських авіакомпаній разом контролюють 70 % українського ринку пасажирських авіаперевезень, що фактично унеможливило наявність на ринку цих послуг здорової і добросовісної конкуренції. При цьому поряд з соціальними факторами, що детермінують виникнення указаної проблеми, вагоме місце займають і правові.

На думку І. Я. Рушак, для розвитку конкурентних відносин досить доречними були б зміни до Повітряного кодексу України, а саме: доповнення Повітряного кодексу України положеннями, що забороняють органам державної влади та місцевого самоврядування ухвалювати акти, що можуть привести до недопущення, обмеження та спотворення конкуренції на ринку авіаперевезень; виключення з Повітряного кодексу України положення, що обмежують юридичні особи з іноземним капіталом в отриманні ліцензії на авіаційні перевезення; виключення з Повітряного кодексу України положення, що дозволяє уповноваженому органу відмовити у наданні права на експлуатацію відповідної повітряної лінії (або обмежити у цьому праві) на такій підставі як потреба досягти рентабельності.

На нашу думку, особливо важливо у цьому контексті звернути увагу на ст. 26 Угоди про Спільний авіаційний простір. Зокрема у ній чітко передбачається, що будь-яка державна допомога, яка порушує або загрожує порушити конкуренцію шляхом сприяння певним компаніям або підприємствам або певним авіаційним виробам або послугам, є несумісною з належним функціонуванням самої Угоди, оскільки може вплинути на торгівлю між Сторонами в авіаційному секторі. Саме тому у випадку неможливості досягнення домовленості протягом 30 (тридцяти) днів з дати початку консультацій щодо скасування обмеження конкуренції однією зі Сторін, інша Сторона матиме підстави для вжиття заходів з метою відмови у видачі, скасування, тимчасового припинення чи обмеження дії дозволів на виконання польотів відповідного(их) авіаперевізника(ів) або встановлення відповідних умов щодо цих дозволів.

Все вищезазначене дозволяє нам стверджувати, що чинне повітряне законодавство України не відповідає європейським правовим стандартам в частині забезпечення належної конкуренції, що, безумовно, актуалізує необхідність його адаптації, особливо в контексті перспективи підписання Угоди про Спільний авіаційний простір України з країнами Європейського Союзу.