

III. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС. МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО. ПРАВО СОЦІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

УДК 436

© 2010 р. О.В. Руденко

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, Чернівці

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВІ ЄВРОСОЮЗУ

Останнім часом в ЄС відбулися значні зміни в законодавстві, що регулює правові відносини в галузі цивільної авіації. Переважна більшість нових норм права зміцнили захист пасажирів та авіаційних компаній, відповідальних за безпеку життя і цілісності багажу. Відповідні нормативні акти стосуються регламентів (вторинне право ЄС), виконання яких обов'язкове для всіх держав-членів. Підвищена увага повинна бути зосереджена і на важливих нововведеннях у термінології в галузі транспортного законодавства ЄС.

Постановка проблеми. В останні 10 років відбулися значні зміни в законодавстві ЄС, яке регулює правові відносини в цивільній авіації. Це було зумовлено двома основними причинами. По-перше, підписанням у 1999 році Монреальської Конвенції, спрямованої на уніфікацію деяких правил, які стосуються міжнародного перевезення повітряним шляхом. Другою причиною, яка стимулювала видання нормативних актів щодо безпеки повітряного транспорту в ЄС, стали злочинні дії, вчинені терористами у Нью-Йорку та Вашингтоні 11 вересня 2001 р. На думку розробників нових правових норм у ЄС, тероризм – одна з найбільших загроз ідеалам демократії і свободи, які, як відомо, закладені в саму сутність Європейського Союзу. Тому в цивільній авіації захист громадянина в межах Європейського Союзу повинен бути завжди надійно забезпеченим, запобігаючи можливостям незаконного втручання.

Ступінь наукової розробки проблеми. В Україні дослідженнями окремих питань міжнародних повітряних перевезень займалися М.О.Баймуратов, В.Н.Денисов, В.І.Свінтов, В.Ф.Опришко, а з представників радянської школи права можна відзначити праці таких фахівців у галузі повітряного права, як В.Е.Грабар, І.С.Перетерський, В.Г.Афанасьєв, Ю.М.Малєєв та інші. Нами також зроблений загальний аналіз розвитку транспортного права в ЄС [1].

Метою даної публікації є виявлення інновацій у нормативних актах ЄС, які регулюють правові відносини в цивільній авіації.

Виклад основного матеріалу. Уніфікація нового законодавства, яке регулює сферу повітряного транспорту ЄС, стосується не лише безпеки пасажирів, але й вантажу. Так, 13 травня 2002 р. прийнятий Регламент Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 889/2002 „*Про відповідальність повітряного транспорту в разі нещасних випадків*” [2]. Вихід даного Регламенту зумовлений необхідністю виправлення Регламенту Ради ЄС 2027/97 від 9 жовтня 1997 р. „Про відповідальність повітряного транспорту в разі нещасних випадків” з метою приведення його у відповідність до умов Монреальської угоди. Головною метою нового Регламенту є створення уніфікованої системи відповідальності за міжнародний повітряний транспорт (п. 6). Цей Регламент покликаний посилити захист пасажирів та їх утриманців (п.7). У Регламенті зазначається, що відповідно до принципу *subsidiarity*, на рівні ЄС необхідно створити єдиний набір правил для всіх повітряних транспортних засобів (п.9).

У ст. 1 приписується, що цей Регламент забезпечує умови, які відповідають Монреальській угоді відносно перевезення пасажирів та їх багажу повітряним шляхом і встановлює деякі додаткові умови. У Регламенті представлені дефініції термінів і понять, які подалі застосовуватимуться у правовому регулюванні безпеки повітряного транспорту в межах ЄС. Останні для зручності узагальнені нами у вигляді табл.1, де подано назву терміна англійською та українською мовами, міжнародну аббревіатуру терміна, якщо така існує, та стисле визначення його змісту.

Термінологія прийнята Регламентом Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 889/2002 для правового регулювання питань безпеки повітряного транспорту

Термін або абревіатура англійською мовою	Термін або абревіатура українською мовою	Дефініція
“Air carrier”	„Повітряний транспорт”	Повітряний транспорт з ліцензією, яка має юридичну силу
“Community air carrier”	„Повітряний транспорт Союзу”	Повітряний транспорт з ліцензією, яка має юридичну силу і надана державою-членом у відповідності з умовами Регламенту ЕЕС 2407/92
“Person entitled to compensation”	„Людина, яка має право на компенсацію”	Пасажир або будь-яка людина, яка має право вимагати компенсації у відповідності із застосованим законом
“Baggage”	„Багаж”	Якщо інше не передбачено, повинен означати багаж, перевірений згідно ст. 17 (4) Монреальської угоди
“SDR”	„Сі-Ді-Ер”	Спеціально прописане право, яке визначене Міжнародним грошово-кредитним фондом
“Warsaw Convention”	„Варшавська конвенція”	Угода для об’єднання деяких правил, які стосуються міжнародного перевезення повітряним шляхом, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 або Варшавська Конвенція, виправлена у Гаазі 28 вересня 1955 та Додаткова Угода до Варшавської Конвенції, підписана в Гвадалахарі 18 вересня 1961
“Montreal Convention”	„Монреальська конвенція”	Угода про уніфікацію деяких правил, які стосуються міжнародного перевезення повітряним шляхом, підписана в Монреалі 28 травня 1999

Згідно зі ст. 3, відповідальність повітряного транспорту відносно пасажирів і багажу повинна визначатися всіма умовами Монреальської Конвенції. Зазначається, що під обов’язковим страхуванням, яке викладене в ст. 7 Регламенту 2407/92, тепер розумітиметься вимога повітряного транспорту Євросоюзу щодо страхування до такого рівня, який адекватно гарантує, що всі люди, які мають право на компенсацію, одержать її в такому обсязі, на який вони мають право у відповідності з цим Регламентом. Крім того, за новим Регламентом введена нова стаття 3а, згідно з якою пасажир може одержати додаткову суму відповідно до ст. 22 (2) Монреальської Конвенції, якщо він підписав спеціальну декларацію щодо поставки багажу, яка основана на тарифі, пов’язаному із додатковими затратами на транспортування та страхування.

У ст. 5 проголошується, що Співтовариство повітряного транспорту повинно без затримки, і в будь-якому випадку не пізніше 15 днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на встановлену компенсацію, зробити авансові платежі пропорційно заподіяним збиткам. При цьому у випадку смерті пасажирів авансова плата не повинна бути меншою, ніж еквівалент 16 000 євро.

Згідно зі ст. 6, усі види повітряного транспорту повинні гарантувати виконання головних умов відповідальності за пасажирів та їх багаж, включаючи крайні терміни виплати компенсації та можливість підписання спеціальної декларації для багажу, яка забезпечує його доступність пасажиром у всіх пунктах продажу, в тому числі продаж то телефону або через Інтернет. Для виконання цієї вимоги Співтовариство повітряного транспорту повинно використовувати положення, яке міститься в додатку даного Регламенту.

Усі види повітряного транспорту в межах ЄС повинні забезпечувати кожного пасажирів письмовою інструкцією щодо меж компенсації за смерть або збитки під час даного рейсу. Так само, кожний пасажир повинен отримати письмову інструкцію відносно меж компенсації за пошкодження або втрату багажу і попередження, що багаж більшої цінності, ніж зазначена, повинен бути завізований при реєстрації або повністю застрахований пасажиром до подорожі. Крім цього, кожен пасажир повинен отримати письмову інструкцію щодо меж компенсації за збитки, спричинені затримкою рейсу (ст. 6, п. 2).

У додатку до даного Регламенту описані межі компенсації за різні збитки, які повинні випла-

чуватися пасажиром у країнах-членах, якщо ці країни добровільно не прийняли ще вищі межі.

Так, компенсація за затримку пасажирів обмежена 4 150 SDRS¹ (в наближенні до кількості у місцевій валюті). У випадку затримки багажу повітряний транспорт відповідає за збитки, якщо не були вжиті всі розумні заходи, щоб їх уникнути. Відповідальність за затримку багажу обмежена 1 000 SDRS (у наближенні до кількості у місцевій валюті). За руйнацію, пошкодження або втрату багажу повітряний транспорт компенсує до 1000 SDRS (у наближенні до кількості у місцевій валюті). Ця компенсація виплачується навіть, якщо транспортною компанією не були допущені помилки, але багаж перед транспортуванням не був ушкодженим. Пасажир може одержати вищу компенсацію за ушкодження багажу, якщо була створена спеціальна декларація не пізніше, ніж при реєстрації, і заплачена додаткова плата.

Скарги щодо компенсації за ушкодження багажу повинні бути здійснені якомога швидше. Пасажир може писати і скаржитися в межах 7 днів у випадку пошкодження багажу та в межах 21 дня у випадку його затримки. В обох випадках відлік проводиться з дати, коли багаж був відданий у розпорядження пасажирів. У Регламенті зазначається термін, протягом якого особа може звертатися до суду з вимогою компенсації заподіяних збитків. Проголошується, що будь-яке звернення до суду щодо відповідних компенсацій повинно бути в межах 2-х років від дати прибуття літака, або з дати, коли літак повинен був прибути.

За ушкодження до 100 000 SDRS (до кількості у місцевій валюті) компанія повітряного транспорту не може оскаржувати вимоги до компенсації. При вимозі більшого рівня компенсації повітряний транспорт може захищати себе від висунутих вимог, доводячи, що це не було викликано недбалістю або помилкою.

У ст. 7 зазначається, що не пізніше, ніж через 3 роки після дати вступу в силу даного Регламенту, Комісія повинна скласти звіт відносно його застосування. Зокрема, вона повинна дослідити потребу переглянути розмір компенсацій, згаданий у відповідних статтях Монреальської Конвенції. Це дослідження повинно підвести ризик під правилами компенсації, які застосовуються повітряним транспортом відповідно до законодавства ЄС і Монреальської Конвенції.

Застосування цього Регламенту повинно розпочатися з моменту його публікації в «Офіційному журналі ЄС» або від дати його вступу в

силу або не пізніше від дати вступу в силу Монреальської Конвенції.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі і безпосередньо має бути застосованим до всіх держав-членів.

16 грудня 2002 р. був виданий Регламент Європейського парламенту та Ради (ЄС) №2320/2002 „**Встановлення загальних правил у галузі безпеки цивільної авіації**” [3].

Головна мета цього Регламенту полягає в тому, щоб установити ефективні заходи в рамках ЄС для запобігання незаконному втручанням проти цивільної авіації (ст. 1). Додаткова мета – забезпечити основу для загальної інтерпретації зв'язаних з цим умов, викладених в Угоді в Чикаго у спеціальному додатку № 17 (ст. 2). Цим Регламентом передбачено врегулювати основні стандарти щодо безпеки авіації, а також дійти згоди щодо контролюючих механізмів (ст. 3). На початку Регламенту (ст. 2) дається визначення трьох головних термінів, які пронизують весь текст Регламенту, в тому числі:

➤ **‘airport’** - ‘аеропорт’ - повинен означати будь-яку територію у державі-члені, яка відкрита для комерційних дій повітряного транспорту;

➤ **‘Chicago Convention’** - ‘Угода Чикаго’ повинна означати Угоду з Міжнародної Цивільної Авіації та додатки, підписані в Чикаго 7 грудня 1944;

➤ **‘aviation security’** - ‘безпека авіації’ повинна означати комбінацію заходів і людських і природних ресурсів, спрямованих на охорону цивільної авіації проти дій незаконного втручання.

Заходи, встановлені в цьому Регламенті, поширюються на будь-який аеропорт, розташований на територіях держав-членів (ст. 3, п. 1). Комісія повинна дослідити заходи, вжиті державою-членом відповідно до цього Регламенту (ст. 3, п. 4). До числа цих заходів відноситься прийняття національної Програми безпеки цивільної авіації, яка повинна гарантувати застосування визначених у Регламенті стандартів (ст. 5, п. 1). Така програма повинна бути прийнята державою-членом протягом 3-х місяців після вступу в силу цього Регламенту (ст. 5, п. 1). Крім того, кожна держава-член повинна сформулювати владну структуру, відповідальну за координацію та контроль, і вимагати від відповідної структури гарантії розвитку та виконання національних Програм безпеки цивільної авіації (ст. 5, п. 2).

Протягом 6 місяців після вступу в силу умов цього Регламенту, відповідно до ст. 12, Комісія повинна провести у співробітництві з відповідною владною структурою огляд аеропортів з

¹ Відносна одиниця, яка встановлюється пропорційно до місцевої валюти

метою перевірки застосування державами-членами цього Регламенту (ст. 7, п. 2). Комісії буде допомагати комітет, складений із представників держав-членів і під головуванням представника Комісії (ст. 9, п. 1).

Штрафи за порушення умов цього Регламенту будуть ефективними, пропорційними та переконливими (ст. 12).

Загальні основні стандарти з безпеки авіації висвітлені в Додатку до Регламенту, який як і основна частина документа, починається з визначень. У табл. 2 нами представлені застосовані у Додатку терміни, їх переклад українською та інтерпретація.

Таблиця 2

Термінологія, використана в Регламенті Європейського парламенту та Ради (ЄС) №2320/2002 при висвітленні загальних правил у галузі безпеки цивільної авіації

Прийнята відповідно до Регламенту міжнародна назва терміна або поняття англійською мовою	Переклад терміна або поняття українською мовою	Тлумачення терміна або поняття
<i>'Accompanied hold baggage'</i>	'Супроводжуваний трюмний багаж'	Багаж, прийнятий для збереження в трюмі літака, на якому є пасажир, який перевірів його, сідаючи на борт.
<i>'Airside'</i>	'Повітряна зона'	Територія для руху в аеропорту та суміжний ландшафт і будинки, або частини цього.
<i>'Aircraft Security Check'</i>	'Перевірка безпеки літака'	Огляд інтер'єру літака, на який пасажир може мати доступ і огляд що проводиться з метою виявлення заборонених виробів.
<i>'Background check'</i>	'Перевірка біографічних даних'	Перевірка ідентичності людини і попереднього досвіду, включаючи будь-яку злочинну історію, як частину.
<i>'Cabin baggage'</i>	'Багаж кабіни'	Багаж, призначений для перевезення в кабіні літака.
<i>'Commercial Flight'</i>	'Комерційний рейс'	Запланований або незапланований політ чи польотна діяльність, виконана для широкої публіки або приватної групи за ціною винагороду.
<i>'General Aviation'</i>	'Загальна авіація'	Яка-небудь запланована або незапланована польотна діяльність, не запропонована або доступна для широкої публіки.
<i>'Known Consignor'</i> : (A) <i>For Cargo</i> (B) <i>For Mail</i>	'Відомий вантажовідправник': для вантажу: (B) Для пошти	Власник, який здійснює транспортування повітряним шляхом за його власний рахунок і який установив бізнес з керуючим агентом або транспортним агентством на основі критеріїв, деталізованих у цьому Додатку. Власник, який здійснює транспортування пошти за його власний рахунок, який установив бізнес з владою / адміністрацією, яка керує поштою.
<i>'Mail'</i>	'Пошта'	Відправляє кореспонденцію, або інші заявлені предмети, призначені для постачання поштовим адміністраціям. Поштова влада / адміністрація визначені державами - членами.
<i>'Prohibited article'</i>	'Заборонений об'єкт'	Об'єкт, який може використовуватися, щоб вчинити акт незаконного втручання і який не був належним чином декларованим і підданим відповідним законам і інструкціям. Показовий список таких заборонених виробів зазначений у // Official Journal of the European Communities L 355/6 30.12.2002.
<i>'PEDS': Primary Explosive Detection System'</i>	'Первинна система виявлення вибухової речовини'	Система або комбінація різних технологій, що має здатність знайти, а також указати за допомогою тривоги, вибуховий матеріал, що утримується в багажі, незалежно від матеріалу з якого зроблена сумка.
<i>'Screening'</i>	'Скринінг'	Застосування технічних або інших заходів, що призначені для ідентифікації або знаходження забороненого виробу.
<i>'Unaccompanied hold baggage'</i>	'Несупроводжуваний трюмний багаж'	Багаж, прийнятий для транспортування в трюмі літака, який був підданий перевірці пасажиром,

		який відсутній на борту.
'Terminal'	'Термінал'	Головний будинок або група будинків, де відбувається перевірка комерційних пасажирів і вантажу та відправлення на посадку.
'TIP': Threat Image Projection	'Обробка проекції зображення'	Проектування зображення предметів загрози, програма програмного забезпечення, що може бути встановлена на деяких рентгенівських машинах. Програма, яка проектує дійсні зображення предметів загрози (наприклад зброя, ніж, імпровізований вибуховий пристрій) у межах рентгенівського зображення реального багажу при експертизі, і забезпечує безпосередній зворотний зв'язок з оператором рентгенівської машини з метою виявлення таких предметів.

У ч.2 п.1. Додатку йдеться про **безпеку аеропорту**. В цій частині Документа зазначається, що аеропорт зобов'язаний взяти до уваги всі вигоди, які стосуються:

(А) коштів для керування безпекою, в тому числі пасажирів, багажів, вантажів, кур'єрських і спеціальних пакетів, які відправляються повітряним транспортом;

(В) захисту та контролю доступу до повітряного простору, безпеки обмеженої захисної зони та інших уразливих територій аеропорту;

(С) ефективного використання устаткування для забезпечення безпеки.

У ч. 2 п. 1.1. йдеться про розмежування *Airside* та *Landside* зон. Ззначається, що між цими зонами обов'язково повинні бути встановлені кордони.

Ч.2 п. 1.2. проголошує, що безпека обмеженої захисної зони повинна бути встановлена в кожному аеропорту.

Ч. 2 п.2. присвячений контролю за безпекою. Зокрема йдеться про те, що доступ до обмеженої захисної зони та іншого повітряного простору повинен контролюватися завжди, щоб гарантувати неможливість входження неуповноваженої людини в ці зони і щоб ніякі заборонені предмети не могли потрапити в обмежену захисну зону аеропорту або літак (ч.2 п.2.1.).

Весь штат, якому надається доступ до обмеженої захищеної зони, повинен бути підданий мінімальній 5-річній перевірці. Перевірка повинна бути повторена рівномірно, не перевищуючи 5 років (ч 2. п.2.1 п/п ii).

Крім того, весь штат, якому надається доступ до обмеженої захищеної зони, повинен одержати регулярне навчання щодо безпеки авіації, включаючи ризики в безпеці авіації, і повинен бути проінструктований, щоб повідомити уповноважені органи про будь-який інцидент, який може поставити під погрозу безпеку авіації (ч.2 п. 2.1 п/п iii).

Посвідчення особи Аеропорту повинні бути видані для всього персоналу, що працює в ае-

ропорту, або відвідує його часто (аеропорт включає і службовців повітряного транспорту і представників інших служб). Ідентифікаційна картка працівника аеропорту повинна містити ім'я і фотографію пред'явника. Цей документ повинен мати силу тільки протягом обмеженого періоду (ч.2. п.2.1 п/п iv). Посвідчення особи аеропорту повинно носитися на видному місці, завжди протягом виконання його власником службових обов'язків (ч.2, п.2.1 п/п v).

Транспортні засоби, які рухаються між земним і повітряним простором, повинні бути випущені через прохід, визначений для відповідного транспортного засобу, який установлений для цього в легковидимому місці. Інші транспортні засоби, що входять у повітряного простір, повинні бути допущені тільки після огляду і випущені з тимчасовим паспортом (ч.2, п.2.1 vii).

Перевірка посвідчень осіб аеропорту і транспортних засобів здійснюється у всіх повітряних просторі і в контрольно-пропускних пунктах обмеженої захищеної зони (ч.2, п.2.1 viii).

У ч. 3 Додатку йдеться про **безпеку літака**. Зокрема зазначається, що весь літак повинен бути обстежений у такий спосіб:

(А) літак, який не знаходиться на службі, повинен бути підданий 'пошуку безпеки літака', перш ніж він буде прийнятий в обмежену захищену зону.

(В) літак, який перебуває в обслуговуванні, повинен бути підданий 'перевірці безпеки літака' негайно після висадження пасажирів або якомога пізніше після посадки пасажирів, багажу та вантажу.

Крім зазначених, у Додатку містяться стандарти, які торкаються ще восьми інших ланок безпеки цивільної авіації, серед них: багаж кабінни та пасажирів (ч.4); трюмний багаж (ч.5); вантаж, кур'єрські й експрес-пакети (ч.6); пошта (ч.7); пошта та матеріали повітряної компанії (ч. 8); постачання запасів і провіанту для повітряної компанії (ч.9); чистка повітряного транспорту, запаси та

провіант (ч.10); загальна авіація (ч.11); формування штату та його навчання (ч.12); керівні принципи щодо устаткування (ч.13).

Висновки. Отже, в останні 10 років відбулися суттєві зміни в законодавстві ЄС, яке регулює правові відносини в цивільній авіації. Переважна більшість нових правил посилює захист прав пасажирів і відповідальність авіаційних компаній за безпеку їх життя та цілісність багажу. Відповідні нормативні акти належать до регламентів, тобто норм вторинного права ЄС, реалізація яких обов'язкова для всіх держав-членів. Потрібно також звернути увагу на значні інновації в термінології, яка відтепер установа для регулювання відносин у відповідній галузі транспортного права ЄС.

Список літератури

1. Руденко О.В. Нові аспекти правового регулювання міжнародних перевезень у межах ЄС // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наук.праць. Вип. 212: Правознавство. - Чернівці: Рута, 2004.- С.74-79.

2. Regulation (EC) № 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 may 2002 amending Council regulation (EC) № 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents // Official Journal of the European Communities of 30.5.2002. - L140.- P. 2 - 30.

3. Regulation (EC) № 2320/2002 of the European Parliament and of the council of 16 december 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security // Official Journal of the European Communities of 30.12.2002. - L355.-P.1-21.

Стаття надійшла до редколегії 26 лютого 2010 року.

Рекомендована до опублікування у «Віснику» членом редколегії О.В.Гетманцев.

О.В. Руденко

LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION SAFETY IN THE EU TRANSPORT LAW

Summary

Considerable changes of the legislation, which regulates legal relations in civil aviation, occurred recently in the EU. The vast majority of new rules strengthen protection of passengers and aviation companies responsible for the safety of life and integrity of luggage. The relevant normative acts regard to regulations (secondary EU law), implementation of which is mandatory for all Member States. Significant innovations in terminology in the industry of transport EU law should also be emphasized.

О.В. Руденко

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНСПОРТНОМ ПРАВЕ ЕВРОСОЮЗА

Аннотация

В последнее время в ЕС произошли значительные изменения в законодательство, которое регулирует правовые отношения в области гражданской авиации. Подавляющее большинство новых норм права укрепили защиту пассажиров и авиационных компаний, ответственных за безопасность жизни и целостности багажа. Соответствующие нормативные акты касаются регламентов (вторичное право ЕС), осуществление которых является обязательным для всех государств-членов. Повышенное внимание должно быть также уделено важным нововведениям в терминологии в отрасли транспортного законодательства ЕС.