

ЮРИДИЧНА ПРАКТИКА

№ 43-44
(1244-1245)



Проект видавництва ЮРИДИЧНА ПРАКТИКА

2 ЛИСТОПАДА 2021 РОКУ

WWW.PRAVO.UA

ГАЗЕТА УКРАЇНСЬКИХ ЮРИСТІВ

Об'єднавча сила

«Саме колективні позови є тим інструментом, який дає можливість великому колу потенційно постраждалих осіб ефективно захищати свої екологічні права», — переконаний Павло Куфтирєв, керуючий партнер АО GRECO

Про досвід подання перших в Україні колективних позовів (class actions) для захисту екологічних прав населення, перспективи вдосконалення законодавчого регулювання інституту class actions та розширення сфери його застосування «Юридичній практиці» розповів Павло Куфтирєв, керуючий партнер АО GRECO. ➔ с. 18



Павло КУФТИРЄВ: «Верховний Суд, по суті, вже підтвердив так звану нідерландську модель подання колективного позову від громадської організації»

Головний вибір



Пленум Верховного Суду визначився з очільником «головного» суду держави на майбутні чотири роки — з 1 грудня ц.р. Всеволод КНЯЗЄВ набуде повноважень Голови ВС ➔ с. 3

Поставити на контроль

«Сьогодні фінансовий моніторинг став для банків наукою виживання», — вважає Семен Ханін, керуючий партнер ЮК «АМБЕР»

«Глобальна тенденція наразі спрямована на подальше посилення контролю та відповідальності банків», — констатує Семен Ханін, керуючий партнер ЮК «АМБЕР». За його словами, це призводить до переформатування діяльності фінустанов, які дедалі більше зосереджуються на питаннях комплаєнса та фінансового моніторингу. ➔ с. 10



Семен ХАНІН: «У банківському секторі відбувається технологічна революція»

ISSN 1563-6755



www.dynasty.legal

E-mail: office@dynasty.legal
м. Дніпро + 38 056 371 30 30
м. Київ + 38 044 359 06 06

Адвокати компанії Dynasty Law & Investment захистили в суді законні інтереси національного сільськогосподарського товаровиробника на суму понад 5,5 мільйона гривень у спорі стосовно стягнення збитків і щодо штрафних санкцій за недійсним правочином. Завдяки ретельно розробленій правовій позиції та застосованій тактиці ведення судового спору майнові інтереси Клієнта було захищено: суд відмовив у задоволенні необґрунтованого позову.

АВІАЦІЙНЕ ПРАВО

Небо на долоні

Україна та Євросоюз підписали Угоду про спільний авіаційний простір, тепер літати стане ще простіше та доступніше

Альона СТУЛІНА • «Юридична практика»

Минулий рік видався вкрай «турбулентним» для авіаційної галузі, і це не просто гра слів. Пандемія, запровадження жорстких карантинних обмежень і, як наслідок, скасування польотів і скорочення робочих місць. Проте, як-то кажуть, після хмар завжди виходить сонце, а небо прихильне до тих, хто чекає. 12 жовтня 2021 року під час 23-го двостороннього саміту Україна та Євросоюз підписали давно омріяну багатьма Угоду про спільний авіаційний простір (Угода). Угода-«довгобуд», як її ще називають, стала мажорним акордом у відносинах між Києвом та Брюсселем.

Вінсент Моранд, старший радник МЮФ Kinstellar, вважає, що підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Європейським Союзом та Україною, так би мовити, розсвічує доволі сіре та захмарне небо над галуззю авіаційної промисловості України. Безперечно, авіація належить до переліку галузей, які найбільше постраждали через пандемію. Однак останнім часом гравці сектору помітили деякі позитивні зрушення. Одне з них, наприклад, — нещодавне впровадження у Сінгапурі схеми «Вакцинована країна для подорожей» (Vaccinated Travel Land), що дає змогу повністю вакцинованим пасажиром, які подорожують із країн «червоної» зони, в'їхати до країни без необхідності дотримуватися тривалого карантину. Ще однією важливою подією є, власне, підписання Угоди, яку промислові аналітики назвали наріжним каменем у процесі розвитку авіаційного сектору в Україні. Вона охоплює, зокрема, авіаційну безпеку, управління повітряним рухом, екологічні та соціальні питання. Зрештою, Угода створює підстави для інтеграції України з Європейським спільним авіаційним простором за умови прийняття відповідного законодавства в Україні відповідно до стандартів ЄС. Безперечно, Угода матиме практичні та довготривалі результати для галузі надання

послуг у сфері авіаційного обслуговування в Україні.

Свободи літати і це не метафора

То що ж дасть ця Угода і чого варто очікувати? **Андрій Гук**, адвокат, партнер ЮФ «Анте», пояснив, що з початком дії Угоди будуть доступні так звані третя та четверта свободи повітря. Це означає, що європейські та українські авіакомпанії зможуть виконувати необмежену кількість прямих рейсів між будь-якими пунктами в ЄС та Україні. Це не передбачає на першому етапі можливості виконання внутрішніх рейсів європейськими перевізниками в Україні чи українськими між пунктами в ЄС. До спільного авіаційного простору в країнах ЄС діяли двосторонні угоди про повітряне сполучення, у деяких із яких зберігались обмеження щодо кількості перевізників від кожної країни, рейсів на тиждень та пунктів, куди можна було літати.

Серед важливих регуляцій ЄС, які суттєво вплинуть на авіацію в Україні, тепер є зобов'язання імплементувати Регламент № 95/93 щодо спільних правил призначення слотів в аеропортах співтовариства, Регламент № 785/2004 стосовно вимог до страхування авіаперевізників та операторів повітряних суден, Директиву № 2009/12/ЄС щодо аеропортових зборів, Директиву № 93/13/ЄЕС щодо несправедливих умов договорів зі споживачами, Регламент № 2027/97 про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів і багажу та ін.

Коли Україна виконає зобов'язання з імплементування європейських норм, буде відкрито п'яту свободу повітря. Для європейських перевізників буде можливо виконувати рейси такої конструкції: пункт у ЄС — будь-який проміжний пункт у країнах політики партнерства та країнах, із якими діє спільний авіаційний про-

стір, — пункт в Україні — пункт в іншій державі, а також внутрішні рейси в Україні. Для українських авіакомпаній можливими стануть такі рейси: будь-який пункт в Україні — будь-який пункт у зазначених країнах політики партнерства ЄС та країнах, із якими діє спільний авіаційний простір, — будь-який пункт у країнах ЄС.

Конкуренція як гарантія блискучого сервісу

Андрій Гук також поділився своєю думкою щодо питання конкуренції на авіаринку. Так, конкуренція в авіації відбувається на конкретних маршрутах. І якщо раніше українська авіакомпанія могла отримати всі частоти для польотів у деякі країни (Франція, Нідерланди, Німеччина, Чехія) і бути впевненою,

а й класичні європейські перевізники.

Однак Угода про спільний авіаційний простір робить тут важливу справу — відкриває таку конкуренцію і знімає для неї всі бар'єри. Одними з найбільших бенефіціарів відкритого неба є українські аеропорти, адже їх connectivity та пасажиропотік тільки збільшаться. А критикувати Угоду за відсутність умов і допомоги від України чи за відсутність на маршрутах платоспроможного пасажирів не правильно.

Угода передбачає інструменти, яких раніше не було, — можливість порушувати питання щодо виділення слотів в аеропортах перед спільним комітетом, нові комерційні можливості представництва та швидке отримання прав без обмежень для гнучкого планування рейсів. Також регулюється питання надання державної допомоги авіакомпаніям. Імплементування європейських стандартів важко переоцінити для країни, в якій часто навіть пілоти літають без підписаного трудового договору. До повного введення в дію Угоди ще пройде багато років, а поки що в українських авіакомпаніях є можливість продемонструвати здатність досягати успіхів у максимально конкурентних умовах.

Що про Угоду думають українські авіаперевізники? Адже, як відомо, вони стикнуться ще з більшою конкуренцією з боку європейських лоукостерів. У пресслужбі МАУ нам повідомили, що в українських компаній на сьогодні немає проблем із отриманням дозволів на польоти в європейські країни. Щоб обговорювати переваги, які надасть договір про «відкрите небо», необхідно ознайомитися з його текстом.

«Для нас як авіакомпанії також важливо, щоб підписання угоди про «відкрите небо» стало додатковим поштовхом для відновлення можливості українців вільно подорожувати до країн Європейського Союзу. Зокрема, з туристичною метою», — йдеться в повідомленні.

І хоч експерти пророкують, що робити висновки зарано, проте, безсумнівно, Угода про спільний авіаційний простір з ЄС — це початок нової ери для авіаційної галузі України. Ери, коли польоти стануть частішими, а небо — значно ближчим.



Одними з основних бенефіціарів відкритого неба є українські аеропорти, адже їх connectivity та пасажиропотік тільки збільшаться

що конкуруватиме тільки з однією авіакомпанією з іншої країни, то тепер це зміниться. На одному маршруті може бути класичний перевізник з ЄС, лоукост і кілька українських авіакомпаній. На більшості маршрутів є певна межа зростання пасажиропотоку, і поява ще однієї авіакомпанії не обов'язково призведе до його збільшення. Імовіріше, відбудеться перерозподіл пасажирів між авіакомпаніями і деякі з них будуть змушені піти з маршруту. В короткостроковій перспективі така конкуренція буде вигідною для пасажирів, які отримують різноманітні ціни та сервіси. Але в довгостроковій перспективі на маршрутах все одно можуть залишитись одна чи дві авіакомпанії, які припинять цінові війни. Водночас із маршрутів можуть зникнути не тільки українські авіаком-

КОМЕНТАРИ

Лібералізація ринку



Олександр КУРДИДИК, партнер МЮФ Kinstellar



Юлія ЕЙСМОНТ, старший юрист МЮФ Kinstellar

Головною метою Угоди є лібералізація авіаційного сполучення між Україною та державами — членами ЄС. Очікується, що відкриття ринків з обох сторін відбудеться поступово, а повній імплементуції Угоди передуватимуть два досить трудомісткі перехідні періоди.

Уже на першому етапі авіаперевізники отримають необмежене право здійсню-

вати перевезення між будь-якими пунктами ЄС та України, а про залежність від вільних квот (максимальних частот за маршрутом) та інших обмежень на перельоти за наявними двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення можна буде забути. Право здійснювати внутрішні рейси авіаперевізники отримають лише на другому етапі, якому передуватиме чимала робота над змінами українського законодавства та імплементування низки директив і регламентів ЄС.

Серед іншого мова йде про справедливий розподіл частот і слотів в аеропортах, захист прав споживачів та сучасні правила виходу на ринок і сертифікації послуг із наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До прикладу, над проблемою щодо завищених цін за наземне обслуговування в аеропортах України Державна авіаційна служба України безрезультатно працює ще з кінця 2015 року.

Принципове питання стосовно повної або часткової лібералізації ринку наземного обслуговування в Україні досі залишається невирішеним. У довгостроковій перспективі авіаперевізники ЄС зможуть скласти серйозну конкуренцію україн-

ським компаніям, адже матимуть необмежені комерційні права як на здійснення перевезень між пунктами з України до ЄС, так і між пунктами в Україні. Конкуренція, як відомо, веде до процвітання, а отже, і до кращого сервісу та зниження цін на квитки для пасажирів.

Справедливі умови



Анна ВАЛЮШКО, керівник групи забезпечення операційної діяльності юридичного департаменту авіакомпанії SkyUp Airlines

Ми в SkyUp завжди вважали та вважало, що головним пріоритетом авіаперевезень має бути безпека пасажирів. З цього боку Угода відкриває значні перспективи. Авіакомпанія SkyUp, безумовно, підтримує частину Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС, що стосується питань безпеки й узгодження наших стандартів із європейськими. Ми впевнені, що це

принциповий момент для розвитку авіаперевезень в Україні.

Що стосується економічної складової частини Угоди, ми розраховуємо, що на момент відкриття внутрішніх українських напрямків для авіакомпаній із ЄС ринок внутрішніх європейських перевезень також стане доступним для вітчизняних авіаперевізників. У цьому випадку можна буде говорити про справедливі умови для входження України в єдиний авіаційний простір Європейського Союзу.

Також варто зазначити, що Угода не встановлює жодних гарантій того, що вартість авіаперевезень знизиться. Між перспективою виходу європейських лоукост-перевізників (які, до слова, в Україні вже представлені) та зменшення цін не можна поставити знак рівності. Ба більше, останніми роками в авіації України бачимо приклади, коли вартість перевезення знижувалася через конкуренцію саме національних авіакомпаній, а не через вихід на ринок іноземних. Звісно, можна припустити, що збільшення конкуренції призведе до падіння цін, проте робити реальні прогнози зарано