

Н. М. Корчак,
кандидат юридичних наук,
доцент
О. А. Капустинський,
аспірант

ТЕНДЕНЦІЯ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ ПІДГОТОВКИ УКРАЇНИ ДО ВСУПУ В ЄДИНЕ ЄВРОПЕЙСЬКЕ НЕБО

У статті розглянуто принцип свободи повітряного простору щодо польотів над відкритим морем, проведено чітке розмежування Договору з відкритого неба та Угоди про відкрите небо. Зроблено спробу дати власну узагальнюючу оцінку основних проблем та перспектив процесу реалізації транспортної стратегії України для цивільної авіації на період до 2020 року. Висвітлено специфіку розвитку українського ринку авіатранспортних перевезень на шляху підписання Угоди про відкрите небо.

Ключові слова: авіаційний простір, відкрите небо, договір, конкурентоспроможність, ринок авіатранспортних перевезень, транспортна стратегія, угода.

На сьогоднішній день спостерігається, що підписання Угоди з ЄС про Спільний авіаційний простір (Угода про відкрите небо) поступово набирає обертів. Серед політиків, авіаційних експертів та науковців відбувається активне обговорення питань щодо поступових та зважених кроків на шляху до євроінтеграції. Тому *актуальним* є вивчення проблем та окреслення перспектив розвитку українського ринку авіаперевезень, підвищення його конкурентоспроможності на світовому ринку в цілому.

Питання, пов'язані з вивченням ролі авіаційного транспорту в світових глобалізаційних процесах, європейської інтеграції, проблеми адаптації українського законодавства до Європейського Союзу в галузі цивільної авіації були предметом розгляду, зокрема, таких вчених: А. Дзобко, А. Кресин, Н. Теремцова, С. Соколєнко, З. Мокринська, Н. Полянська, А. Сліпченко, Н. Пасічник та інші.

У фундаментальних дослідженнях В.Г. Буткевича з міжнародного публічного права було частково розглянуто питання відкритого неба. Він зазначав, що проєкт Євросоюзу щодо «єдиного європейського неба» передбачає створення єдиної системи управління повітряним рухом через об'єднання національних диспетчерських служб і зміну порядку використання повітряного простору, яка сьогодні базується на системі повітряних кордонів між державами. На його думку, якщо концепцію «єдиного європейського неба» буде втілено в життя, то зникнуть державні кордони на Європейському континенті. Тож юридично неспроможними стануть як класифікація, так і всі визначення понять внутрішніх і міжнародних польотів на основі «географічного критерію». Принаймні всі повітряні кодекси європейських держав необхідно буде вносити зміни щодо визначення понять «внутрішніх та міжнародних польотів». Збільшення інтенсивності

повітряного руху безумовно ускладнить роботу авіадиспетчерів, але й дасть змогу упорядкувати потік авіапасажирів і зробити перевезення в Європі більш зручними [8, с. 451, 437].

А.П. Мовчан, Ю.М. Малєєв, В.І. Євінтов вказують, що державний суверенітет не вічний, тобто не є абсолютним, і його сутність за певних умов може змінюватись [11, с. 53].

У публікаціях з міжнародного повітряного права В.І. Рижого, В.А. Подберезного висловлювалася пропозиція розробити та підписати нову Конвенцію ООН із повітряного права, аналогічну чинній у морському праві (Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 р.). Ю.М. Малєєв неодноразово наголошував, що аргументи на користь перегляду Чиказької конвенції дуже вагомими і такий перегляд безсумнівно необхідний [8, с.438].

Слід також мати на увазі, що в Додатку 2 до Чиказької конвенції 1944 р. встановлені правила польотів над відкритим морем, що діють «без будь-яких виключень». Також ст. 1 Чиказької конвенції закріпила принцип повного та виняткового суверенітету держави над повітряним простором над своєю територією [1].

Історично свобода повітряного простору та польотів над відкритим морем виникла як міжнародно-правовий звичай, і була закріплена в ст. 2 Женевської конвенції про відкрите море від 29 квітня 1958 р., а потім у ст. 87 п. 1 Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 р.

Міжнародне повітряний простір перебуває над відкритим морем, міжнародними протоками, і навіть над Антарктикою. Усі держави, незалежно чи є прибережними чи ні, можуть вільно здійснювати «повітряне судноплавство» над відкритим морем і набувають у відношенні повітряного простору суверенних прав. Кожна держава зберігає свою

юрисдикцію над повітряним судном, що забезпечує політ у міжнародному повітряному просторі.

З огляду на викладене можна зробити припущення, що саме свобода польотів над відкритим морем була суттєвим поштовхом для розвитку свободи польотів над територією певних суверенних держав на умовах відкритого неба.

Не зважаючи на численні публікації з теми дослідження, в літературі все ж таки недостатньо приділено уваги вивченню проблем та перспектив розвитку українського ринку авіаперевезень на шляху створення єдиного авіаційного простору між Україною та ЄС. Тому метою статті є дослідження тенденцій розвитку вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній на зовнішньому та внутрішньому ринках.

Розглядаючи сутність та особливості питання відкритого неба потрібно розглянути понятійний апарат, зробити узагальнюючу оцінку основних проблем та перспектив на шляху його реалізації, проаналізувати існуючі стратегії розвитку цивільної авіації України, виокремити не вирішені проблеми та зробити висновки.

Для початку проведемо розмежування поняття договору та угоди. Це зумовлено тим, що інколи відбувається плутанина в понятійному апараті.

Відповідно до ст. 2 Віденської конвенції 1969 р. визначають міжнародний договір як «міжнародну угоду, укладену між державами в письмовій формі і регульовану міжнародним правом, незалежно від того, чи викладена така угода в одному документі, двох чи кількох зв'язаних між собою документах, а також незалежно від її конкретного найменування» [4].

Назви договорів не мають загально визнаної класифікації. Проте можна виділити наступні: пакт, договір, угода, конвенція, статут, *modus vivendi*, протокол, регламент.

У даній статті виокремлюється поняття договору та угоди, що викликає необхідність пояснити різницю між ними. *Договір* – це основоположний акт із найістотніших питань міжнародних зносин, а *угода* – договір між державами з конкретних питань, здебільшого менш важливих, ніж договір [9, с.164].

Наступним, необхідно розтлумачити різницю Договору з відкритого неба та Угоди про відкрите небо на конкретних прикладах.

Договір з відкритого неба від 24.03.1992 р. (військова авіація).

Ідея створення режиму «відкритого неба» була висунута на Женевській зустрічі президентів США, Великої Британії, Франції та СРСР у 1955 році.

24 березня 1992 року в м. Гельсінкі 25 країн, в тому числі й Україна, підписали Договір з відкритого неба (ДВН). Цей договір є міжнарод-

ним юридично-зобов'язуючим документом, безстрокової дії та відкритим для підписання всіма країнами, що висловили таке бажання. Ратифікація вказаного Договору Верховною Радою України відбулася 2 березня 2000 року, а чинності він набув лише 1 січня 2002 року. Головною умовою для набуття чинності ДВН стала його ратифікація Росією, Білоруссю та Україною. На даний час учасниками ДВН є вже 34 країни.

Мета Договору полягає у застосуванні режиму відкритого неба для розвитку транспарентності та сприяння спостереженню за виконанням чинних або майбутніх угод у галузі контролю над озброєннями, а також у розширенні можливостей щодо запобігання криз та кризових ситуацій. Договір з відкритого неба сприяє ефективному проведенню інспекцій як з контролю над звичайними збройними силами так і стосовно стратегічних наступальних озброєнь. Договір забезпечує постійний доступ всіх держав-учасниць до інформації, яка була отримана під час проведення спостережних польотів, важливих для їхньої національної безпеки [2]. Режим відкритого неба значно посилює відкритість і прозорість у відносинах між країнами-учасницями, сприяючи таким чином налагодженню атмосфери співробітництва на території, яка простягається від Ванкувера до Владивостока. Договір значною мірою сприяє досягненню завдань ОБСЄ, особливо в тому, що стосується здійснення заходів зміцнення довіри та безпеки в Європі.

Угода про відкрите небо (цивільна авіація) на прикладі США та ЄС.

Дана Угода набула чинності 30 березня 2008 року, вона відкриває ринки трансатлантичних повітряних перевезень. Її суть полягає в тому, що європейські авіакомпанії тепер можуть здійснювати рейси в США з будь-якої точки ЄС, а не тільки зі своєї країни. У свою чергу, американські перевізники отримали право перевозити пасажирів у будь-який європейський аеропорт [3].

Угода, зокрема, передбачає можливість для європейських літаків здійснювати польоти не лише між країнами Євросоюзу і США, а також між третіми країнами і США, можливість американським авіакомпаніям здійснювати перельоти всередині ЄС, а європейським – всередині США, право на інвестування в американські авіакомпаніями європейськими інвесторами.

Європейська програма «відкрите небо» передбачає, що всі авіакомпанії країн, які до неї приєдналися, конкурують на рівних умовах. Тобто будь-яка авіакомпанія літає не за дозволом, який вона повинна одержати у кожній країні, куди збирається літати, а у порядку попереднього повідомлення.

Проаналізувавши сутність Угоди про відкрите небо необхідно перш за все розглянути процес впровадження її в Україні. Щоб все ж таки зрозу-

міти та відповісти на найважливіші питання щодо позитивних чи негативних наслідків при її реалізації в нашій країні.

У жовтні 2010 р. була схвалена Транспортна стратегія України на період до 2020 р. Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

До основних принципів Стратегії необхідно віднести реалізацію жорсткої антимонопольної політики, лібералізацію ціноутворення на ринку транспортних послуг, функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності, забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення тощо.

Пріоритетами розвитку авіаційного транспорту передбачено приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами, забезпечення безпеки авіації, інтеграція системи авіаційного транспорту до європейської авіаційної транспортної системи, удосконалення законодавства з питань цивільної авіації та оновлення парку повітряних суден [7].

Інтеграція системи авіаційного транспорту до європейської авіаційної транспортної системи повинно здійснюватися шляхом укладення Угоди між Україною та ЄС про відкрите небо, забезпечення участі України в європейських авіаційних організаціях (ICAO, IATA, EASA, ECAC, EUROCONTROL), гармонізації та інтеграції системи організації повітряного руху до європейської системи.

Важливими фактами виконання Стратегії є: будівництво, реконструкція, ремонт та модернізації аеропортів у містах Києві, Донецьку, Львові, Харкові, Дніпропетровську, Одесі та Сімферополі; збільшення обсягу транзитних перевезень пасажирів і вантажів та створення на базі державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»; прийняття та реалізація Повітряного кодексу України; утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій; приведення нормативно-правової бази з питань аеронавігаційного обслуговування та організації повітряного руху у відповідність з вимогами Міжнародної організації цивільної авіації, Європейської організації з безпеки аеронавігації, придбання сучасних літаків з високим рівнем комфортності, енергоефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування тощо.

Новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 18 вересня 2011 р., є значним поштовхом до наступного кроку України до єдиного європейського простору, він забезпечив основу для імплементації головних принципів європей-

ського авіаційного законодавства. Нормами кодексу передбачено: утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій, імплементація в законодавство України вимог міжнародних організацій, які стосуються, зокрема, безпеки аеронавігації і захисту прав пасажирів; збільшена відповідальність авіаперевізників перед пасажирами; розширено види авіаційного страхування тощо [6].

Діяльність ЄС щодо підготовки України до вступу в єдине європейське небо виражена у наступному. Одна із умов – це прийняття сучасного Повітряного кодексу України. Однак ЄС розуміє що цього недостатньо для наближення українського законодавства до європейського. Тому проводиться ряд програм по навчанню та підготовці українського персоналу авіаційної влади та працівників авіаційної галузі (TWINNING – «Гармонізація законодавства та стандартів України з законодавством ЄС у сфері цивільної авіації», TRACE-SA – Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія, TEN-T–Транс-Європейська Транспортна Мережа).

Іншими важливими факторами при підготовці до такого кроку можна також назвати і значне оновлення парку авіаційних суден в провідних авіакомпаніях України («Аеросвіт», «Донбасаеро», «Дніпроавіа», «Міжнародні авіалінії України»), об'єднання в альянси («Аеросвіт», «Донбасаеро», «Дніпроавіа», «Роза Вітрів»), збільшення напрямків пасажирських авіаперевезень тощо.

Провівши порівняльний аналіз парку авіаційних суден в провідних авіакомпаніях України за період травень 2009 р. – листопад 2011 р. можна спостерігати оновлення, збільшення та упорядкування флоту:

1) АК «Аеросвіт» – флот збільшено на 12 літаків (з 14 до 26), серед яких 18 літаків Боїнг-737 (середньомагістральний) та 8 літаків Боїнг-767 (дальньомагістральний);

2) АК «Міжнародні авіалінії України» – флот збільшено на 2 літаки (з 17 до 19), серед яких 19 літаків Боїнг-737 (середньомагістральний);

3) АК «Донбасаеро» – оновлений флот складає 10 літаків Airbus серед яких 9 літаків А-320 (середньомагістральний) та 1 літак А-321 (дальньомагістральний). Станом на 2009 р. флот мав також 10 літаків, але значна кількість його була із застарілих Як-42;

4) АК «Дніпроавіа» – флот збільшено на 13 літаків (з 7 до 20), серед яких 17 літаків Embraer E-145 (регіональний), 3 літаки Боїнг-737 (середньомагістральний);

5) АК «Роза Вітрів» – флот оновлено та збільшено на 1 літак (з 5 до 6), серед яких 2 літаки А-321 (дальньомагістральний), 2 літаки Embraer E-195 (середньомагістральний), 2 літаки McDonnell Douglas MD-82 (середньомагістральний).

Важливість середньомагістральних літаків у економічності, раціональності та ефективності при

виконанні рейсів до країн ЄС тощо, дальньомагістральних – при виконанні рейсів до США, Канади, Китаю тощо. Наявність таких типів повітряних суден впливає на конкурентоспроможність українського ринку авіаперевезень.

Зауважуємо, що така упорядкованість флоту в більшості авіакомпаній розпочалася з моменту утворення Стратегічного Альянсу.

Українська влада не поспішає підписувати Угоду про відкрите небо і підходять до цього питання поступово та зважено, відкладаючи строки і, навіть, встановлюючи певні умови для ЄС. І це є цілком логічно, тому що відкриття таких кордонів має і негативні наслідки, особливо якщо відсутня відповідна підготовка національних авіаперевізників.

Наразі Україна затягує підписання угоди з Брюсселем про відкрите небо з ЄС, вимагаючи спершу скасувати візи для українців. Євросоюз із цим не поспішає, тож вільні перельоти до Європи залишаються під питанням.

Як відомо, 18 червня 2007 р. була підписана Угода між Україною та ЄС про спрощення оформлення віз, яка набула чинності 1 січня 2008 р. Вона головним чином стосується українських громадян, оскільки наша держава ввела безвізовий режим для громадян ЄС із травня 2005 р. Відповідно до Угоди суттєвою умовою спрощення оформлення віз для громадян України є скорочення переліку документів, що засвідчують мету подорожей, для окремих категорій українських громадян [5].

Ключовим елементом Угоди про спрощення оформлення віз є положення про перспективу запровадження взаємного безвізового режиму між Україною та ЄС.

Критерії для запровадження безвізового режиму в'їзду в ЄС для громадян третіх країн (скасування віз терміном не більше 90 днів) визначаються в основному документі ЄС у сфері візової політики – Регламенті Ради Міністрів ЄС № 539/2001 від 21.12.2001 р. Такими критеріями є: політика країни у сфері боротьби з нелегальною міграцією; політика країни у сфері публічного порядку та безпеки; загальний стан зовнішніх відносин ЄС із цією країною; наслідки запровадження безвізового режиму для регіональної політики ЄС та для принципу взаємності.

Додатковим стимулом для України щодо закріплення взаємного безвізового режиму, як одного з основних пріоритетів співпраці, може стати підписання Угоди про Асоціацію України та ЄС, яка має замінити Угоду про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС і його державами-членами від 16.06.1994 р. [10].

Хоча з політичної точки зору підписання Угоди про Спільний авіаційний простір сприятиме

поглибленню відносин з Євросоюзом у авіаційному секторі економіки на засадах, коли Україна отримує права і обов'язки держави-члена ЄС у сфері цивільної авіації. Це, теоретично, спростить процедури для українських авіакомпаній, стимулюватиме попит на повітряні перевезення та покращить інвестиційний клімат України.

З точки зору пасажирів, та урахувавши візові обмеження для громадян України, попит з української сторони на перевезення всередині ЄС не зможе зрости швидко і дозволити вітчизняним авіакомпаніям ефективно заповнити додаткові провізні ємності.

Отож, серед невирішених проблем, які відкладають підписання Угоди про відкрите небо з ЄС, можна виділити наступні:

-українським авіаперевізникам, після вступу до «відкритого неба», буде дуже складно конкурувати із західноєвропейськими монополіями, у яких величезний флот та значний капітал для існування;

-хитке становище сучасного альянсу українських авіакомпаній, оскільки Антимонопольний комітет України (АМКУ) дозволив таку концентрацію компаній лише за умови, що вони знизять розцінки на внутрішні перевезення. Якщо компанії зволікатимуть, і сторони не дійдуть до згоди, то АМКУ може скасувати цей альянс. Альянс, який дає змогу вийти на європейський ринок та дозволяє конкурувати з іноземними авіакомпаніями;

-іноземні перевізники зменшать прибутки у київському напрямку та створять серйозні проблеми для вітчизняних авіакомпаній. Європейські low-cost компанії можуть за ціною нас просто знищити. Таким чином для наших перевізників залишиться працювати лише в країнах СНД і країнах Азії;

-зменшення вартості авіаперельотів для вітчизняних пасажирів. Монополізація авіаринку, яка спостерігається останнім часом в Україні, привела до невиправдано високої вартості квитків на авіаційні перевезення. Авіаперевізники не повинні забувати, що тільки масовий пасажир може зумовити стрімкий розвиток вітчизняних авіакомпаній і аеропортів;

-недостатня та неповна підготовка нормативної бази;

-впровадження безвізового режиму для України.

Підсумовуючи вищевикладене необхідно зазначити, що з метою перспективної участі України у «відкритому небі» з ЄС потрібно реалізувати цілий ряд завдань, які мають суттєве значення для нашої держави.

По-перше, стрімко наростити конкурентний потенціал вітчизняних авіаперевізників, підвищити пропускну спроможність аеропортів (терміналів, злітно-посадкових смуг та перонів) для задоволен-

ня очікуваного зростаючого попиту на обслуговування в національних аеропортах пасажирів та вантажів.

По-друге, максимально наблизити українське законодавство в галузі цивільної авіації до європейського, а також навчити правильно його застосовувати. Особливу увагу необхідно приділити навчанню персоналу авіаційної влади та працівників авіаційної галузі. Мета полягає у підвищенні сталості навчальних програм в Україні у довгостроковій перспективі шляхом створення національних програм з підготовки кадрів і запровадження концепції «тренінг – тренерів».

По-третє, знизити вартість авіаперельотів для вітчизняних пасажирів.

По-четверте, впровадити безвізовий режим між Україною та країнами ЄС.

Насамкінець варто вказати на те, що відкриття неба шляхом підписання угоди з ЄС буде великим шансом для України як держави й для українського ринку авіаперевезень. Крім того, це підвищить інтерес із боку іноземних експлуатантів, а також – за умови абсолютної свободи бізнесової діяльності в цьому відношенні – викличе утворення вітчизняних експлуатантів. Розшириться доступ до повітряного транспорту для українців, а також доступ до вітчизняної торгівлі та туризму з боку громадян інших держав.

Література:

1. *Конвенція* про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – с. 195 – Ст. 2667.

2. *Договір з відкритого неба* (Постатейна характеристика) від 24.03.1992 р. |Електронний ресурс| – Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua>.

3. *'Open Skies' agreement between Europe and the United States* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://europa.eu>.

4. *Віденська конвенція про право міжнародних договорів* від 23.05.1969 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1986. – №17. – Ст. 343.

5. *Угода між Україною та Європейським Співтовариством про спрощення оформлення віз* від 18.06.2007 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 8. – С.19–Ст. 198.

6. *Повітряний кодекс України* від 19.05.2011 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46. – с. 27. – Ст. 1881.

7. *Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року*. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92 – Т.2 – с. 545, Ст. 3280.

8. *Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г. Бутквича*. – К.: Либідь, 2004. – 816 с.

9. *Міжнародне право: підручник / В. А. Ліпкан, В. Ф. Антипенко, С. О. Акулов та ін. / заг. ред. В.А. Ліпкана*. – К.: КНТ, 2009. – 752 с.

10. *Макаруха З.М.* Правові основи візового діалогу між Україною та Європейським Союзом / З.М. Макаруха // *Право України* – 2010. – №2 – С.180-183.

11. *Сапрыкин Ф.И.* Правовой режим воздушного пространства участников СНГ / Ф.И. Сапрыкин // *Московский журнал международного права*. – 1996. – №4. – С. 46–58.

Н. Н. Корчак, А. А. Капустинский

Тенденция развития отечественного рынка авиаперевозок в контексте подготовки Украины к вступлению в единое европейское небо

В статье рассмотрен принцип свободы воздушного пространства относительно полетов над открытым морем, проведено четкое разграничение Договора об открытом небе и Соглашения об открытом небе. Сделана попытка дать собственную обобщающую оценку основных проблем и перспектив процесса реализации транспортной стратегии Украины в гражданской авиации на период до 2020 года. Освещена специфика развития украинского рынка воздушных перевозок на пути подписания Соглашения об открытом небе.

N. N. Korchak, O. A. Kapustinskyi

The trend of development of domestic air travel market in the context of Ukraine's accession to the Single European Sky

The article considers the principle of air space freedom in regards to flights over the high seas, gives a clear differentiation between the Open Skies Treaty and the Open Skies Agreement. There has been made an attempt to give the authors' own assessment of the main issues and prospects for the implementation of the transport strategy of Ukraine in the civil aviation in 2020. Also there have been covered specifics of the Ukrainian market of the air transportation development on the way to signing the Open Air Agreement.