

О.М. Миронець
(Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)

Правове забезпечення спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом

Досліджено теоретико-правові аспекти Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Проаналізовано мету створення «Єдиного Європейського неба» та перспективні наслідки для українського ринку авіаційних послуг.

Стратегію розвитку системи аеронавігації України як авіаційної держави визначено Указами Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98 «Про затвердження стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» та від 14 вересня 2000 р. № 1072/2000 «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу». У грудні 1999 року наша держава стала членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), що є найбільшим авіаційним форумом Європи, який фактично об'єднує 42 європейські країни, та майже півстоліття формує регіональну авіаційну політику, є гарантом ефективного та взаємовигідного розвитку співробітництва на регіональному рівні в повітряній сфері. 1 травня 2014 року Україна стала членом Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), що є ще одним важливим кроком в розвитку аеронавігаційної системи нашої держави. Вказаний факт мав наслідком не лише впровадження міжнародної нормативно-правової бази в галузі організації повітряного руху, а й в відкрив для України можливість реалізації національних інтересів, що мають бути враховані як ЄВРОКОНТРОЛЕМ, так й іншими його членами. Крім того, вказаний крок надав нашій державі юридичну можливість стати повноправним суб'єктом європейської політики щодо створення так званого «Єдиного Європейського неба», а також брати участь у навчальних, фінансових та програмах по організації повітряного руху Європейського Союзу.

Варто зауважити, що авторитет України у сфері авіації на сьогодні пов'язують з укладенням Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір (далі по тексту – САП) або так званою Угодою про «відкрите небо». 28 листопада 2013 року було здійснено парафування вказаного документу у Литовській Республіці (Вільнюс), переговори до укладення якого було розпочато ще наприкінці 2007 року. Хоча вказаний факт мав наслідком погодження сторін з текстом Угоди, проте на сьогодні питання про її підписання досі залишається відкритим. Офіційною причиною виступає незгодженість через невирішеність питання терміну «територія» в контексті Гібралтару. Крім того, терміни підписання угоди не названі жодною зі сторін. Як відомо, вказаний документ є зобов'язанням України в проекті договору про асоціацію з Європейським Союзом.

З метою зрозуміти перспективи та позитивні сторони укладення вказаної Угоди для України необхідним є звернутися до проекту тексту цього договору.

Відповідно до ст. 1 розділу I Проекту вказаної Угоди її метою є поступове формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів. З цією метою ця Угода встановлює правові норми, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти, імплементаційні норми, що застосовуються Сторонами згідно з нижчезазначеними умовами. Цей спільний авіаційний простір функціонує на засадах вільного доступу до ринку авіаперевезень та на рівних умовах конкуренції [1].

Порядок дотримання законів і правил визначено ст. 6 вказаного документу. Авіаперевізники однієї Сторони дотримуються законів і правил, що діють на території іншої Сторони і регулюють прибуття на її територію або відправлення з неї повітряних суден, зайнятих у повітряному перевезенні, чи експлуатацію та навігацію таких повітряних суден під час прибуття на згадану територію, перебування в її межах або відправлення з неї. Закони і правила, що застосовуються на території однієї Сторони і регулюють прибуття або відправлення з неї (включаючи ті, що регулюють порядок прибуття, митного оформлення, здійснення імміграційного, паспортного, митного контролю та карантину, або у випадку пошти – поштові правила), поширюються на пасажирів, екіпаж або на осіб, які діють від їхнього імені, та застосовуються до вантажу, що перевозиться повітряними суднами, під час прибуття на її територію, перебування в межах цієї території або відправлення з неї.

Обсяг наданих прав чітко окреслено ст. 16 розділу III Угоди. З метою здійснення міжнародних повітряних перевезень авіаперевізниками іншої Сторони кожна Сторона надає іншій Стороні цієї Угоди такі права: (а) право прольоту над її територією без посадки; (б) право здійснювати зупинки на її території з будь-якою метою, окрім прийняття на борт або зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу та/або пошти під час здійснення повітряних перевезень (з некомерційними цілями); (с) право здійснювати зупинки на її території під час експлуатації договірних ліній за встановленим маршрутом з метою прийняття на борт та зняття з нього міжнародного завантаження – пасажирів, вантажу та/або пошти, що перевозяться окремо або комбіновано; та (d) інші права, передбачені цією Угодою. Ніщо в цій Угоді не повинно розглядатися як надання авіаперевізникам України права приймати на борт на території будь-якої держави-члена ЄС, пасажирів, багаж, вантаж та/або пошту, що перевозяться за компенсацію та мають призначення в інший пункт на території цієї держави-члена [1].

Відповідно до угоди передбачається:

- створити САП, що базується на взаємному доступі до ринків авіаперевезень Сторін з рівними умовами конкуренції та на визнанні

однакових правил, зокрема, у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, а також гармонізації соціальної сфери та захисту навколишнього середовища;

- поглибити відносини між Сторонами у галузі авіаційного транспорту, зокрема у сфері промислового співробітництва, та розвинути рамки існуючої системи угод про повітряне сполучення з метою розвитку економічних, культурних та транспортних зв'язків між Сторонами;

- сприяти розширенню можливостей повітряних перевезень, у тому числі шляхом розвитку повітряних транспортних мереж для задоволення потреб пасажирів і вантажоперевізників у зручних авіаперевезеннях;

- уможливити для авіаперевізників забезпечення конкурентоспроможних цін та послуг на відкритих ринках для пасажирів та вантажоперевізників;

- забезпечити, щоб усі сфери галузі авіаційного транспорту, у тому числі працівники авіаперевізника, мали вигоду з лібералізованої угоди;

- спиратися на рамки існуючих угод щодо авіаційного транспорту з метою поступового відкриття доступів на ринки та збільшити переваги для споживачів, авіаперевізників, працівників та спільнот обох Сторін;

- забезпечити рівні умови для авіаперевізників, що дозволить їм в умовах справедливих та рівноправних можливостей експлуатувати договірні лінії;

- забезпечити високий рівень безпеки польотів і авіаційної безпеки міжнародних повітряних перевезень;

- забезпечити прозорий і недискримінаційний доступ авіаперевізників до інфраструктури повітряного транспорту, особливо у випадках, коли така інфраструктура є обмеженою, включаючи, але не обмежуючись наданням рівного доступу до аеропортів;

- відповідати правилам САП, що надасть право Сторонам користуватися в повному обсязі перевагами САП, включаючи відкритий доступ до ринків та зростаючі переваги для користувачів послуг і суб'єктів господарювання обох Сторін.

Зважаючи на:

- намір України інкорпорувати у своє авіаційне законодавство відповідні вимоги і стандарти Європейського Союзу, у тому числі з урахуванням подальшого розвитку законодавчої бази ЄС;

- інтеграційний характер міжнародної цивільної авіації та права і зобов'язання України та держав-членів ЄС, що впливають з їх членства в міжнародних авіаційних організаціях, зокрема в Міжнародній організації цивільної авіації та Європейській організації з безпеки аеронавігації, а також в рамках міжнародних угод з третіми сторонами та міжнародними організаціями; важливість авіаційного транспорту в розвитку торгівлі, туризму та інвестицій;

- важливість захисту навколишнього середовища в процесі розвитку міжнародної авіації та втілення міжнародної авіаційної політики, право суверенних держав вживати відповідні заходи з цією метою;

- важливість захисту споживачів авіаційних послуг, підписання вказаної Угоди для нашої держави є дуже важливим.

Вважається, що укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір відкриє можливість європейським компаніям без обмежень літати у будь-які аеропорти України, а українським авіаперевізникам здійснювати перевезення у будь-які аеропорти Європи. Підписання угоди призведе до зростання конкуренції, дозволяє відмовитися від двостороннього регулювання авіаперевезень між країнами, зняти обмеження щодо кількості рейсів між пунктами в рамках єдиного повітряного простору і за кількістю авіакомпаній на лініях. Для громадян України вказана Угода надає змогу користуватися авіаперевезеннями за зниженими та доступними цінами. Незважаючи на прогнози в зниженні зайнятості у вітчизняних авіакомпаніях, вважається, що має відбутися компенсація цього негативного фактора новими робочими місцями в регіональних аеропортах України та сфері обслуговування туристів. Крім того, вказана Угода має стати стимулом розвитку українських аеропортів у Запоріжжі, Кривому Розі, Маріуполі, Тернополі та ін., що матиме наслідком розширення географії польотів з таких регіональних аеропортів. З прогнозованим підвищенням частоти використання авіаперевезень діловою та рекреаційною сферами, роль вказаних регіональних аеропортів має зрости, і з обслуговуючих поодинокі рейси, вони стануть стабільними повноправними учасниками ринку надання авіаційних послуг [2].

На основі вказаного вище варто зробити **висновок** про важливість та позитивні перспективи для українського ринку авіапослуг підписати Угоду між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Проте на сьогодні в умовах складної економічної та політичної ситуації в Україні підписання вказаної Угоди залишається під питанням. Крім того, почався процес відходу іноземних повітряних компаній з українського ринку, що може негативно позначитись на інтересах споживачів. Наприклад, з 20 квітня 2015 року угорський лоукост-перевізник Wizz Air призупиняє діяльність свого українського підрозділу [3].

Список літератури

1. Проект Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Evropejska%20integracija/24215.html>. – Назва з екрану.

2. Чому не слід відкладати підписання угоди про «відкрите небо» [Електронний ресурс] // Forbes. – Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/business/1367456-chomu-ne-slid-vidkladati-pidpisannya-ugodi-pro-vidkrite-nebo>. – Назва з екрану.

3. Почему Wizz Air улетел из Украины [Електронний ресурс] // Апостроф. – Режим доступу: <http://apostrophe.com.ua/article/business/transport/2015-03-26/pochemu-wizz-air-uletel-iz-ukrainyi/1487>. – Назва з екрану.