УДК 341.226

**Лепетчук О. В.,** к. ю. н.,доц.,

Львівський національний університет ім. І. Франка,м. Львів, Україна

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ**

**МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Аналіз питань лібералізації міжнародних повітряних перевезень, яка реалізується, головним чином, через надання державами на основі взаємності повного об’єму комерційних «свобод повітря», є важливим для України. Насамперед, це стосується визначення оптимальних правових форм та механізмів лібералізації доступу до ринку як міжнародних повітряних перевезень, у цілому, так і до ринку повітряних перевезень Євросоюзу.

Для української доктрини міжнародного права питання лібералізації міжнародних повітряних перевезень є новими й поки що недостатньо вивченими. Теоретичні проблеми міжнародного права в тому числи державного суверенітету, повітряного простору досліджувалися в роботах М.О.Баймуратова, М.В.Буроменського, В.Г.Буткевича, В.А.Василенка, О.Ф.Висоцького, В.Н.Денисова, В.І.Євінтова, В.І.Муравйова, В.Ф.Опришка, Л.Д.Тимченка тощо. Проте питання комерційного використання повітряного простору та становлення комерційних прав в українській науці міжнародного права висвітлювалися фрагментарно і розглядалися як частина інституту правового регулювання повітряних сполучень.

Лібералізації міжнародних повітряних перевезень. як напрямок загальної політики до теперішнього часу прийнята цілою низкою держав. Однак багато країн застосовують лібералізацію лише на вибірковій та обмеженій основі. Це пояснюється занепокоєнням цих держав щодо можливості їх ефективної та безперервної участі в діяльності міжнародного повітряного транспорту, отриманні доступу до повітряних сполучень, невизначеності стосовно практичного здійснення перевезень та недостатньої впевненості в перевагах лібералізації.

Отже, що для більшості держав двосторонні угоди залишаються основним засобом лібералізації міжнародних повітряних перевезень. Діапазон таких угод зараз варіюється від договорів типу «відкрите небо» до традиційних угод, якими передбачається контроль за доступом до ринку міжнародних повітряних перевезень та провізною ємністю. Тобто, досвід існування двостороннього режиму регулювання міжнародних повітряних перевезень залишається для держав тією життєздатною та гнучкою платформою, яка дозволяє їм рухатися в напрямку лібералізації з урахуванням конкретних потреб, цілей та вимог. Зростання кількості угод типу «відкрите небо» та договорів, які містять лібералізаційні положення щодо надання доступу до ринку повітряних перевезень, свідчить про ефективність цього режиму для розширення лібералізації на сучасному етапі.

До зазначених механізмів лібералізації у сфері повітряного транспорту можна віднести режим «відкритого неба», який застосовується в межах держав-членів ЄС та серед країн-учасниць Андського Пакту; режим вільного доступу до ринку повітряних перевезень в межах країн-учасниць угоди КЛМВ (угода щодо встановлення субрегіональної співпраці при повітряних перевезеннях між Королівством Камбоджа, Народно-Демократичною Республікою Лао, М’янмою та Соціалістичною Республікою В’єтнам), держав-членів угоди МАЛІАТ (багатостороння угода з лібералізації міжнародних повітряних перевезень за участю Брунею, Чилі, Нової Зеландії, Перу, Самоа, Сінгапуру та США); країн африканського регіону (декларація та міністерське рішення Ямусукро), держав-членів угоди ПІАСА (угода щодо повітряних перевезень серед 14 країн Тихоокеанського форуму), якими передбачається негайна або поступова лібералізація, що має призвести до надання повного доступу до ринку повітряних перевезень. Усі зазначені механізми регулювання доступу до ринку повітряних перевезень, як було з’ясовано знаходяться на різних етапах їх реалізації, однак більшість з них має на меті лібералізацію ринку міжнародних повітряних перевезень на рівні групи держав. Деякими угодами створюються правові та інституційні механізми для управління груповим ринком повітряних перевезень у цілому. З іншого боку, прийняття регіональних угод стосовно доступу до ринку повітряних перевезень, й особливо у відношенні лібералізації перевезень, в останні роки є альтернативним та реальним варіантом зміни системи регулювання в багатьох державах, що підтверджується суттєвим зростом кількості регіональних та субрегіональних угод такого типу.

Тож, випливає, що ступінь лібералізації визначається кожною державою самостійно, з урахуванням її національних інтересів. У рамках угод про повітряне сполучення держави здійснюють обмін цілою низкою основних прав доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень, включаючи комерційні права за п’ятою, шостою та сьомою «свободами повітря» [1, с. 93]. Однак у зв’язку з різницею в розмірах території, місцезнаходженні та рівні розвитку держав, а також конкурентоспроможності її авіаперевізників, ступінь відкриття ринку в державах не є однаковим. Багато держав в односторонньому порядку проводять ліберальну політику в сфері повітряного транспорту. При чому часто роблять це, виходячи з загальних національних інтересів, включаючи інтереси економічного розвитку та торгівлі. Двосторонній підхід також залишається гнучким та життєздатним засобом, який може використовуватися державами для розвитку повітряних перевезень із збереженням контролю над темпами та напрямком лібералізації. При чому цей процес є вільним вибором кожної держави, тому що на даному етапі розвитку міжнародного повітряного транспорту відсутні будь-які глобальні зобов’язання з надання повного доступу до ринку повітряних перевезень. Кожна держава в кожному окремому випадку сама визначає ступінь та темпи лібералізації з урахуванням конкретних потреб та цілей, використовуючи двосторонні, регіональні або універсальні підходи залежно від обставин.

Таким чином, у довгостроковій перспективі метою лібералізації є встановлення найбільш сприятливих та ефективних економічних та торгових зв’язків між державами, максимальне сприяння зростанню та розвитку економіки в національному та регіональному масштабі, а також забезпечення при цьому права кожної держави на змістовну участь у діяльності міжнародного повітряного транспорту.

Змінювати підхід до регулювання міжнародних повітряних перевезень слід здійснювати з врахуванням наступних факторів: збереження існуючих ефективних та економічно вигідних торгівельних зв’язків між державами; існуючі обмеження інфраструктури аеропортів та міркування щодо пропускної здатності повітряного простору; інтереси осіб та організацій, які приймають безпосередню участь у функціонуванні міжнародного повітряного транспорту.

Лібералізація міжнародних повітряних перевезень – процес, який означає вільне надання доступу до ринку повітряних перевезень, який, в свою чергу, здійснюється шляхом надання трьох видів прав: права на маршрути (погоджений географічний опис маршруту чи маршрутів, якими можуть здійснюватися повітряні перевезення, та порядок, в якому можуть обслуговуватися призначені пункти); права на експлуатацію (погоджене визначення того, яким чином можуть призначатися перевізники та експлуатуватися повітряні судна, а також які типи повітряних суден можуть використовуватися, та які позначення рейсів можуть встановлюватися для узгодженого маршруту); комерційні права (дозвіл на здійснення комерційної діяльності у своєму повітряному просторі, що надається іноземному авіаперевізнику) [2].

Україна на сучасному етапі повинна знайти свій власний шлях переходу до лібералізації міжнародних повітряних перевезень у світлі змін, які відбуваються в повітряному секторі, з метою здійснення ефективної участі в діяльності повітряного транспорту. У цих умовах необхідно гармонізувати законодавство України з законодавством Європейського Союзу, адже пріоритетним напрямком української зовнішньої політики є набуття членства в Європейському Союзі. Це означає необхідність внесення змін до існуючих двосторонніх угод України з країнами-членами ЄС стосовно володіння авіаперевізниками та контролю за їх діяльністю, призначення авіаперевізників тощо.

*Література*

1. Добідовська Я. О. Правовий аналіз комерційних «свобод повітря» / Я. О. Добідовська // Український часопис міжнародного права. – 2004. – № 2. – С. 92–97.
2. Україна і ЄС незабаром підпишуть угоду про єдиний авіапростір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://newsru.ua/arch/finance/23oct2013/-aviaprostir.hр>.