

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН  
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Т. Р. Короткий

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ  
«БАКАЛАВР»  
спеціальності 293 «Міжнародне право»

Тема: **УЧАСТЬ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНИХ УГОДАХ У СФЕРІ  
АВІАЦІЇ**

Виконавець: Зотенко Дар'я Василівна

Науковий керівник: к.ю.н., професор кафедри міжнародного права та  
порівняльного правознавства Гулієв Аріф Джаміль Оглі

Нормоконтролер: Викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

**ЗМІСТ**

<b>ВСТУП</b> .....	<b>4</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ УГОД У СФЕРІ АВІАЦІЇ</b> .....	<b>8</b>
<b>РОЗДІЛ 2. УЧАСТЬ УКРАЇНИ У БАГАТОСТОРОННІХ ДОГОВОРАХ У СФЕРІ АВІАЦІЇ</b> .....	<b>16</b>
2.1. Участь України в універсальних договорах у сфері авіації.....	16
2.2. Участь України у регіональних договорах у сфері авіації.....	23
2.3. Угоди України з ЄС у сфері авіації.....	28
<b>РОЗДІЛ 3. УЧАСТЬ УКРАЇНИ У ДВОСТОРОННІХ ДОГОВОРАХ У СФЕРІ АВІАЦІЇ</b> .....	<b>37</b>
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	<b>67</b>

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації  
ЄКЦА – Європейська конференція цивільної авіації  
САП – Спільний авіаційний простір  
ЄС – Європейський Союз  
ESSIP – European Single Sky Implementation Plan  
СНД – Співдружність Незалежних Держав

SARPs – Standards and Recommended Practices  
РНБО – Рада національної безпеки і оборони України  
ООН – Організація Об'єднаних Націй  
ОБСЄ – Організація з безпеки і співробітництва в Європі  
ДВН – Договір з відкритого неба

## ВСТУП

**Актуальність обраної теми дослідження** полягає в тому, щоб дослідити значимість участі України в угодах, що стосуються авіації та показати перспективи розвитку усіх напрямків, які завдяки міжнародній співпраці України можуть виходити на новий рівень. Варто зазначити, що дана тема не втрачатиме свою актуальність, адже з кожним роком сфера авіації розвивається і підписаних договорів стає дедалі більше, а тому дослідження активно проводяться на даний момент і так буде продовжуватися надалі. Участь України в міжнародних угодах у сфері авіації виступає провідним аспектом повноцінного функціонування незалежної держави, дозволяє розвиватися на міжнародному рівні, співпрацювати з іншими державами-членами угод і домовленостей. Співробітництво України з зарубіжними державами у даній сфері дозволяє розвиватися таким галузям як: туристичний бізнес, міжнародна економіка, дипломатичні відносини, наукова діяльність, сфера бізнесу і торгівлі. У сучасний час дуже актуально бути таким активним учасником у функціонуванні міжнародних угод як Україна, тому що це дозволяє вести різноманітні переговори, міжнародну діяльність, участувати в конференціях та з'їздах. Завдяки тому, що наша держава знаходиться на шляху до вступу в ЄС, важливим є факт глибокого вивчення авіаційної сфери України та Європейського Союзу. Аналіз регіональних та універсальних договорів сприяє підтримці зв'язків із найвіддаленішими державами, а також забезпечує отримання досвіду діяльності інших держав, які розвиваються в цій сфері і можуть посприяти розвитку України для подальшої співпраці. Вивчення авіаційного досвіду держав-партнерів є корисним для України та дозволяє оцінити масштаби необхідних перетворень у законодавстві для авіаційної галузі держави.

Теоретичні практичні аспекти даної теми відображені у працях низки українських вчених та юристів, а також зарубіжних спеціалістів. До українських вчених, які розробляли й підтримували дане питання, праці, ідеї та думки яких були використані у написанні даного дослідження, перш за все потрібно віднести таких юристів: Білоцький С.Д., Васильєв В., Григоров О. М., Єряшов Є.К., Жмур Н. В., Філіпова А.В., Харченко В. П.

Серед зарубіжних науковців варто назвати: О. Дж. Лісіціна, Хуга Джефанга, Рувантіса Абейранте, Пола Стівена Демпсі.

Насамперед ними були досліджені такі питання як: проблематика співробітництва України у сфері забезпечення авіаційної безпеки, основні положення Угоди між Україною та Європейський Союзом про Спільний авіаційний простір, вихід України з авіаційних угод СНД, питання співпраці Європейського Союзу та України у сфері авіації, відкриття авіаційного простору між Україною та Великою Британією, двосторонні договори України щодо авіації, підписання угод з зарубіжними країнами щодо авіаційного транспортування.

Проте, попри велику кількість досліджень у цій сфері, досі залишаються питання, яким потрібно приділити більше уваги і які потребують ще глибшого вивчення та аналізу. Зокрема, потрібно

проаналізувати роль України в кожній угоді щодо авіації та авіаційного простору, з часом підписується все більше угод про авіаційну співпрацю із зарубіжними країнами, а тому необхідно провести детальніше дослідження місця, ролі та участі України в даних угодах.

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є комплексний та детальний аналіз угод, у яких Україна виступає активним учасником та відіграє передову роль. Також важливо дослідити саме види договорів щодо участі України у міжнародних угодах у сфері авіації.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань

- висвітлити загальну характеристику міжнародних угод у сфері авіації;
- охарактеризувати участь України у багатосторонніх договорах у сфері авіації;

- проаналізувати проблематику участі в універсальних договорах;
- визначити головну мету та ціль участі в регіональних договорах у сфері авіації;

- розкрити основну ідею договорів між Україною та Європейським Союзом: їх роль та значення для нашої держави;

- визначити мету та потребу участі України у двосторонніх договорах у сфера авіації та авіаційної політики;

- дати характеристику місця і ролі України як незалежної держави у міжнародних договорах щодо авіаційного простору та міжнародного співробітництва у цій сфері;

- дослідити основні проблеми виходу України з авіаційних угод СНД.

**Об'єктом дослідження** є відносини України й тих держав, з якими безпосередньо вкладаються угоди про співпрацю у сфері авіації, а також про місце і роль України в таких угодах.

**Предметом дослідження** виступають правові аспекти участі України в міжнародних угодах у сфері авіації.

**Методологічну основу роботи** склали загальнонаукові та теоретичні методи, які у своєму органічному та логічному поєднанні допомогли досягти виконання поставлених завдань і цілей.

Світоглядно-методологічним підґрунтям дослідження послуговував діалектичний загальнонауковий метод, який застосовано до вивчення динаміки, характеристики та значення позиції України щодо участі в міжнародних угодах про повітряний простір та авіації в цілому.

Серед загальнонаукових методів важливу роль відіграв системний, за допомогою якого здійснювався, зокрема, аналіз усіх угод, у яких Україна виступає активним учасником серед інших держав.

За допомогою теоретичного методу дослідження було проведено загальний аналіз інформації, що застосовується в роботі, пояснення деяких аспектів участі в угодах сторін підписання, а також класифікація угод та договорів за їх структурою і характеристикою.

**Апробація результатів дослідження.** Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій, круглих столів та семінарів:

- «Міжнародне співробітництво України у сфері забезпечення авіаційної безпеки» (Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні міжнародні відносини: актуальні питання теорії та практики», 21.04.2021, НАУ);

- «Основні положення Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір» (Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні питання розвитку юридичної науки та практики», 21.05.2021, КНУ).

**Структура роботи** обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються три підрозділи, висновків та списку використаних джерел (найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 73 сторінки, у тому числі список використаних джерел – 7 сторінок.

## **РОЗДІЛ 1**

### **ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ УГОД У СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Україна бере участь у 70-ти двосторонніх міжнародних договорах про повітряне сполучення, а також з 1992 року є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з 1999 року – Європейської конференції з цивільної авіації (ЄКЦА) та з 2004 року – Європейської організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль». Поруч з наведеними вище угодами, Україна являється учасником угоди про «Відкрите небо» (OpenSky), Угоди про створення спільного авіаційного простору (Угода САП), Угоди України з ЄС про певні аспекти повітряного сполучення. Можна сказати, що Україна являється активним учасником на міжнародній арені у сфері авіації, розвивається на рівні з іншими державами та підтримує тісні зв'язки з державами-партнерами. Для того, аби краще зрозуміти принципи діяльності та функціонування міжнародних угод, потрібно провести аналіз роботи цих угод та організацій, а також визначити основні аспекти і користь від них. Також, характеризуючи вплив угод на розвиток держави, аналізуючи розвиток регулювання певних аспектів у сфері авіації, завдяки працям науковців, що працювали у цьому напрямку, можна досягти більш конкретних результатів. Яскравим прикладом таких робіт являється монографія Григорова Олександра Миколайовича, який є спеціалістом в області міжнародного повітряного права. Завдяки цій роботі було досліджено основні етапи становлення та розвитку міжнародно-правового регулювання відносин у сфері цивільної авіації: від перших моделей правового регулювання повітряних польотів до сучасних міжнародно-правових стандартів міжнародних повітряних перевезень. Це дало змогу оцінити основні напрямки функціонування повітряних польотів, визначити ступінь захисту та оборони польотів і як це впливає на підписання деяких угод. Проаналізовано особливості формування міжнародного інституційного механізму в галузі авіації, роль сучасних міжнародних авіаційних організацій у правовій регламентації діяльності авіаційного транспорту, правову еволюцію інституту відповідальності авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден. Завдяки тому, що були отримані певні дані щодо ролі міжнародних організацій у функціонуванні державної авіації, можна більш відкрито оцінити дію угод у діяльності та подальшому розвитку держави в цілому[1].

Повітряне сполучення між Україною та 70-ти державами надає міцне підґрунтя для співробітництва в авіаційній сфері, що в результаті дозволяє розвивати такі напрямки як: туристичний бізнес, економіка, міжнародний бізнес, наука, освіта, дипломатичні відносини, міжнародна політика і багатоганні напрямків, які вдається реалізовувати завдяки повітряному сполученню. Серед цих країн можна назвати такі: Австрія, Азербайджан, Бельгія, Білорусь, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Бразилія, Велика Британія, В'єтнам, Вірменія, Греція, Грузія, Данія, Естонія, Єгипет, Ізраїль, Індія, Індонезія, Іран, Іспанія, Італія, Йорданія, Казахстан, Канада, Катар, Киргизстан, Китай, Кіпр, КНДР, Куба, Кувейт, Латвія, Литва, Ліван, Лівія, Люксембург, Македонія, Молдова, Монголія, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, ОАЕ, Польща, Португалія, Республіка Корея, Росія, Румунія, Сирія, Словаччина, Словенія, США, Таджикистан, Таїланд, Туніс, Туреччина,

Туркменістан, Угорщина, Узбекистан, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чехія, Чорногорія, Швейцарія, Шрі-Ланка, Швеція, Югославія, Гонконг, Україна-ЄС.

Для початку можна охарактеризувати Міжнародну організацію цивільної авіації, у якій Україна являється учасником. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО)-заснована згідно з Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Учасниками ІКАО є близько 190 держав, у тому числі на основі правонаступництва й Україна. СРСР вступив в ІКАО 10 листопада 1970 року. Штаб-квартира розташована в місті Монреаль (Канада)[2]. ІКАО проводить дослідження проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів і аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку та контролю над польотами; сприяє уніфікації митних, імміграційних і санітарних правил і т. д. У рамках ІКАО розробляються проекти міжнародних конвенцій. Статутною метою ІКАО є забезпечення безпечного, упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі і інші аспекти організації та координації міжнародного співробітництва з усіх питань цивільної авіації, у тому числі міжнародних перевезень[3]. Відповідно до правил ІКАО, міжнародний повітряний простір розділений на райони польотної інформації — повітряний простір, межі якого встановлюються з урахуванням можливостей засобів навігації та контролю за повітряним рухом. Однією з найголовніших функцій ІКАО є присвоєння аеропортам світу чотирибуквених індивідуальних кодів-ідентифікаторів, які використовуються для передачі аеронавігаційної та метеорологічної інформації щодо аеропортів, планів польотів (флайт-планів), позначення цивільних аеродромів на радіонавігаційних картах. У 1992 ІКАО оголосила 7 грудня Днем цивільної авіації. Надалі це рішення підтримала ООН. Статутом ІКАО вважається дев'ята редакція Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року[4].

Наступною буде охарактеризована Європейська конференція з цивільної авіації. Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) заснована у Страсбурзі у 1955 році згідно з ініціативою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Ради Європи. ЄКЦА керується Статутом, прийнятим із внесеними до нього змінами у 1994 році, та Правилами й Процедурами[5]. Найголовнішою метою ЄКЦА є розвиток безпечної, ефективною та життєздатної системи європейського повітряного транспорту, досягнення координації та співробітництва у рамках галузі між державами-членами, тісне співробітництво з ІКАО. На цей час членами ЄКЦА є 44 держави – Албанія, Австрія, Азербайджан, Вірменія, Бельгія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Грузія, Греція, Македонія, Угорщина, Данія, Ірландія, Ісландія, Іспанія, Італія, Кіпр, Латвія, Литва, Люксембург, Мальта, Молдова, Монако, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, Сан-Марино, Сербія, Словаччина, Словенія, Сполучене Королівство, Туреччина, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чехія, Швейцарія, Швеція, Естонія, Україна, Чорногорія. Виходячи з вищевказаної характеристики, організація досить дієва і корисна для держав. Штаб-квартира ЄКЦА розташована у Парижі поряд з Європейським та Північно-Атлантичним бюро ІКАО. Україну прийнято у члени ЄКЦА 15 грудня 1999 року за рішенням 23-ї Спеціальної Пленарної сесії за результатами досягнення Україною Критеріїв щодо набуття членства у цій організації, визначених Додатком до Статуту ЄКЦА від квітня 1994 року[6].

Євроконтроль – це така організація, яка заснована згідно з «Міжнародною конвенцією про співробітництво в галузі безпеки аеронавігації» від 13 грудня 1960 року з метою розвитку співробітництва країн Європи в галузі аеронавігації з урахуванням вимог усіх цивільних та військових користувачів з одночасним забезпеченням високого рівня безпеки польотів[6]. Євроконтроль є міжнародною міжурядовою організацією, яка у повному обсязі володіє правоздатністю, діє на підставі Конвенції, зміненої

Додатковим протоколом до цієї Конвенції від 1970 року та Протоколом про її опрацювання до Додаткового протоколу цієї Конвенції від 1978 року, які всі разом були доповнені Протоколом змін та доповнень до Конвенції, підписаним 12 лютого 1981 року в м. Брюссель, та Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів від 12 лютого 1981 року[7]. На цей час членами Євроконтролю є 39 європейських держав: Албанія, Австрія, Бельгія, Болгарія, Великобританія, Греція, Данія, Ірландія, Іспанія, Італія, Кіпр, Люксембург, Мальта, Молдова, Монако, Македонія, Німеччина, Нідерланди, Норвегія, Португалія, Румунія, Словаччина, Словенія, Туреччина, Угорщина, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чехія, Швейцарія, Швеція, Боснія та Герцеговина, Україна, Польща, Сербія, Вірменія, Литва, Чорногорія та Латвія. Головні завдання Євроконтролю[8]:

- організація впровадження Європейської програми організації повітряного руху (ЕАТМР) від імені держав-членів ЄКЦА (Європейська конференція цивільної авіації);

- розробка нормативних вимог до організації та безпеки аеронавігації у Європі, встановлення оплати за аеронавігаційне обслуговування;

- забезпечення роботи Центру організації повітряних потоків з метою оптимального використання Європейського повітряного простору та запобігання його перевантаженню;

- стягнення плати за аеронавігаційне обслуговування за дорученням держав-членів;

- розроблення та впровадження коротко- та середньотермінових дій з метою поліпшення координації систем організації повітряного руху у Європі;

- участь у розробленні, впровадженні та управлінні Глобальної системи супутникової навігації;

- проведення науково-дослідних та науково-конструкторських робіт, спрямованих на збільшення пропускної спроможності повітряного простору в Європі;

- формування та підтримання Європейського плану конвергенції впровадження Єдиного європейського неба (ESSIP), складовими якого є плани імплементації країн, що містять заходи для досягнення сумісності національних аеронавігаційних систем та технічними та операційними показниками;

- розвиток міжнародного співробітництва[8].

Договір з відкритого неба (ДВН) був підписаний 24 березня 1992 р. у м. Хельсінкі 27 державами-учасницями НБСЄ. Набув чинності 1 січня 2002 р. ДВН є відкритим для приєднання інших держав, у т.ч. тих, що не належать до ОБСЄ[9]. Мета Договору - застосування режиму «відкритого неба» для контролю та спостереження за виконанням чинних та перспективних угод у сфері контролю над озброєннями, моніторингу кризових ситуацій тощо. ДВН виконує додаткові верифікаційні функції щодо угод у сфері контролю над озброєннями, розроблених у рамках ОБСЄ. Договір встановлює режим відкритого неба, мета якого — забезпечити можливість його учасникам здійснювати обльоти територій один одного. Україна ратифікувала договір 2 березня 2000 року. Угода набрала чинності 1 січня 2002 року[10]. Договір визначає права та обов'язки держав-учасниць, порядок виконання спостережних польотів, механізм визначення квот польотів, а також вимоги до спеціальної апаратури обладнання літаків. У практичному плані ДВН надає державам-учасницям право здійснювати обльоти будь-яких територій одна одній відповідно до узгоджених квот спостережних місій. Він регламентує проведення польотів, визначає механізм контролю його дотримання, містить вимоги до літаків спостереження, обмеження за складом та технічними параметрами апаратури спостереження. ДВН передбачає можливість спостереження будь-якої точки території держави, в якій здійснюється спостережний політ[10]. У той же час обмежені максимальні дальності спостережних польотів з урахуванням кількості та місць розташування аеродромів «відкритого неба». Держава-учасниця ДВН має право надавати у якості літака спостереження один чи декілька типів/моделей неозброєних літаків. При цьому літак спостереження проходить процедуру огляду з метою підтвердження того, що повітряне судно та його апаратура відповідають

вимогам ДВН. Передбачена договором апаратура спостереження включає використання оптичних панорамних та кадрових фотоапаратів; відеокамер з зображенням на дисплеях у реальному часі; радіолокаційних станцій бокового огляду; інфрачервоних приладів формування зображення[11]. Для кожної категорії апаратури встановлені обмеження з розв'язання на місцевості. В Україні місії спостереження виконує спеціальна ескадрилья "Блакитна стежа" у складі Повітряних сил Збройних Сил України. Для цілей ДВН в Україні використовується один аеродром "відкритого неба" – Бориспіль, де починаються та завершуються спостережні польоти над Україною. Для виконання завдань за ДВН в Україні використовується літак спостереження типу Ан-30Б. Режим «відкритого неба» був використаний для деескалації агресивних дій Росії у Чорному морі внаслідок воєнно-морського інциденту у Керченській протоці, який трапився 25 листопада 2018 р. через акт збройної агресії РФ проти корабельно-катерної групи ВМС України. Зокрема, деескалації, великою мірою, сприяло проведення позачергового спостережного польоту США за участю багатонаціональної команди іноземних інспекторів уздовж північного узбережжя Автономної Республіки Крим. ДВН є одним з базових міжнародних договорів у сфері європейської безпеки та контролю над озброєннями[12].

Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення на сьогодні є ключовим документом в авіаційній сфері між Україною та ЄС[12]. Завдяки першочерговій співпраці між Україною та ЄС, завдяки тій можливості мати повітряне сполучення, сучасна Україна має можливість розвивати авіаційну сферу швидкими темпами, громадяни можуть вільно подорожувати Європою без обмежень, а також розвивати бізнес і економіку в межах Європи[13].

І на останок характеристика угоди про САП. Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС та імплементація європейського законодавства у галузі транспорту залишаються головними пріоритетами для України. Спільний авіаційний простір для України є важливим кроком у майбутньому розвитку та взаємній праці з ЄС. САП – це зона прозорої торгівлі для авіації, зокрема в питаннях забезпечення безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги[14]. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, передбачає інкорпорування в українське законодавство 64 регламентів і директив ЄС у сфері авіації. Після цього українські авіаперевізники користуватимуться необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень з України до ЄС і між будь-якими державами-членами ЄС (окрім внутрішніх авіаперевезень у межах будь-якої однієї держави ЄС). В свою чергу, авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах[15].

Отже, кожна угода несе в собі користь та шляхи до майбутнього розвитку держав. Україна доволі багато має співпраць на даний момент, а також робить усе можливе, щоб забезпечити і надалі такий розвиток подій. Туризм, економіка, міжнародний бізнес, освіта, наука. Дипломатичні відносини-усі ці сфери були б не можливими на міжнародному рівні, якби не було укладено угоди про авіаційну співпрацю між Україною та державами-учасниками угод. Від початку незалежності України і до сьогодні було пророблено велику й тяжку роботу дипломатичними методами, методами домовленостей і укладення договорів, аби забезпечити чітке функціонування усіх потенційних сфер діяльності для незалежної, розвиненої держави.

## УЧАСТЬ УКРАЇНИ У БАГАТОСТОРОННІХ ДОГОВОРАХ У СФЕРІ АВІАЦІЇ

### 2.1. Участь України в універсальних договорах у сфері авіації

Україна є учасником різноманітних договорів, що так чи інакше впливають на її розвиток та функціонування. У свою чергу, договори можуть мати різний характер, умови укладання й дії, договори у сфері авіації не є виключенням, адже співпраця із зарубіжними країнами вимагає чіткого та конструктивного документу, що дозволяв би упорядкувати усі права та обов'язки сторін в одному договорі. Наприклад, універсальний договір. Він поділяється за характером регулювання і називається ще «загальним». За допомогою універсальних договорів здійснюється кодифікація і прогресивний розвиток міжнародного права. Тобто це звичні договори, що не мають особливостей при укладанні.

Яскравим прикладом універсального договору є участь України в Чиказькій Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. Головною метою аналізу даної Конвенції є висвітлення міжнародно-правових зобов'язань України у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації, визначення нормативного закріплення зобов'язань, виокремлення основних видів міжнародно-правових зобов'язань та дослідження законодавчого механізму виконання таких зобов'язань Україною у рамках Чиказької Конвенції.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) — основний документ міжнародного права, що регулює цивільні авіаперевезення. Конвенція була укладена в 1944 році в [Чикаго](#) [15]. Вона регламентує міжнародні польоти цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах задля забезпечення їхньої ефективності безпеки. Конвенція стала базою формуванню нової галузі міжнародного права — міжнародного повітряного права. Чиказька Конвенція вважається статутом ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) [16]. Міжнародна організація цивільної авіації-заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Активними учасниками ІКАО є близько 190 держав, у тому числі й [Україна](#). Штаб-квартира розташована в місті Монреаль. ІКАО досліджує проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів та аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку і контролю над польотами; сприяє уніфікації митних, імміграційних і санітарних правил. У рамках ІКАО розробляються проекти міжнародних конвенцій [17]. Статутною метою ІКАО є забезпечення безпечного, упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі і інші аспекти організації та координації міжнародного співробітництва з усіх питань цивільної авіації, у тому числі міжнародних перевезень. Відповідно до правил ІКАО міжнародний повітряний простір розділений на райони польотної інформації — повітряний простір, межі якого встановлюються з урахуванням можливостей засобів навігації та контролю за повітряним рухом [18]. Однією з функцій ІКАО є присвоєння аеропортам світу чотирибуквених індивідуальних кодів-ідентифікаторів, що використовуються для передачі аеронавігаційної та метеорологічної інформації щодо аеропортів, планів польотів (флайт-планів), позначення цивільних аеродромів на радіонавігаційних картах [19].

Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 року прийнято вважати найважливішим джерелом міжнародного повітряного права. У її преамбулі закріплено, що уряди держав, які підписали конвенцію, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином, а майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою



сприяти встановленню і підтриманню дружби та взаєморозуміння між націями та народами світу, тоді як зловживання нею може створювати загрозу загальній безпеці[20]. Конвенція включає в себе низку положень, що сформувався як принципи міжнародного права – визнання повного та виключного суверенітету над повітряним простором, свободи польотів над відкритим морем та ін., крім того, нею було створено Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), яка уповноважена скеровувати діяльність держав в цілях забезпечення безпеки цивільної авіації, розробляти та приймати стандарти, регламенти та рекомендовану практику, що закріплені в додатках до конвенції і здобули назву – стандарти або (SARPs), визнані доктриною квазіобов'язковими нормами міжнародного права, у тому разі, коли держави не повідомлять про відхилення від їх виконання[21].

Верховна Рада України 21 березня 2017 року ухвалила закон «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». У преамбулі закону зазначено, що програма розроблена відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року), Додатку 17 до неї та зобов'язань, які випливають із участі України в ряді конвенцій про запобігання актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та керівництва ІКАО з авіаційної безпеки, а також інших міжнародних актів та актів законодавства України. Теперішня наука міжнародного повітряного права визнає, що принцип убезпечення цивільної авіації є загальновизнаним галузевим принципом міжнародного права[22]. Також вважається, що актуальним є поглиблення зазначеного принципу та визнання принципу убезпечення польотів у повітряному просторі. Правовий зміст вказаного принципу у національній доктрині міжнародного права розуміють як обов'язок держав вживати всіх заходів, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином», і з цією метою держави зобов'язалися «сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації». У зарубіжній доктрині принцип забезпечення безпеки цивільної авіації пов'язують із двома аспектами: вузьким та широким та соціальним (боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації). На підставі аналізу різних груп норм Чиказької конвенції була вжита спроба сформулювати нове розуміння вказаного принципу, який, як стверджують певні науковці, складається із трьох складових: безпека цивільних повітряних суден (ст.ст. 46, 5, 15, 8, 69 Чиказької конвенції), безпека інших сфер життя, яку несе в собі зловживання цивільною авіацією (ст. 9, ст. 35 та 64 Чиказької конвенції), створення надійного й економічного повітряного транспорту, та сприяння підвищенню безпеки міжнародних повітряних сполучень (ст. 44 Чиказької конвенції)[23].

Досліджуючи питання забезпечення безпеки цивільної авіації, необхідно звернути увагу на правовий зміст поняття безпека цивільної авіації, що традиційно склався в зарубіжній науці повітряного права як такий, що охоплює такі терміни: safety – означає регулювання, яке запобігає випадковому завданню шкоди, insecurity – регулювання, спрямоване на запобігання умисному завданню шкоди. Необхідно зробити акцент на тому, що положення Чиказької конвенції 1944 року створили універсальну основу співробітництва держав з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, їх зобов'язалися виконувати 187 держав, у тому числі й Україна, яка приєдналася до конвенції 1992 року[24]. Беззастережно, головним надбанням конвенції є закріплення принципу виключного суверенітету держави над повітряним простором, що реалізується через низку повноважень, наданих державам, та зобов'язань, які випливають із конвенції. У науці зустрічається точка зору, що конвенція містить зобов'язання, які не потребують від держав ухвалення окремого законодавства, вони здобули назву прямих абосамовиконуваних зобов'язань[24]. До прикладу, у ст. 4 конвенції зазначено, що договірні держави зобов'язуються не використовувати цивільну авіацію «для будь-яких цілей, які не сумісні з цілями конвенції», ст. 8 передбачає, що безпілотні повітряні судна не можуть знаходитися в повітряному просторі іншої держави без попереднього дозволу цієї держави, а ст. 16 визначає, що договірна держава має право провести огляд повітряного судна, що приземлилося чи відлітає, та перевірити сертифікати та інші

документи, які необхідні на підставі конвенції. У результаті, вказані положення не потребують від держави ухвалення окремих норм в національному законодавстві, а можуть бути виконані державою на підставі положень вказаних статей. Водночас низка статей конвенції вимагає від держав ухвалення національних законодавчих актів з метою реалізації зобов'язань, що містяться в конвенції, їх називають несамовиконувани, такі, що за своєю конструкцією та змістом не можуть ставати автономними нормами, які регулюють певні правовідносини[25]. До таких можна віднести положення ст. 9 конвенції, де вказано, що держави уповноважені обмежити чи заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах громадської безпеки через військову необхідність, у виключних випадках та в разі надзвичайних обставин; ст. 12 конвенції, де зазначено, що кожна договірна держава зобов'язана ухвалити правила та положення, які врегульовують польоти та маневри в повітряному просторі, і такі положення повинні бути уніфіковані у найбільш можливий спосіб з тими, що встановлені конвенцією; ст. 3 конвенції, де передбачено зобов'язання держав забезпечувати безпеку цивільних повітряних суден під час встановлення аеронавігаційних правил; ст. 35 конвенції, де зазначається, що держава може обмежити перевезення певних вантажів через свою територію в цілях забезпечення громадського порядку та безпеки. Тобто, усі наведені положення вимагають від держав ухвалення законодавства, що давало б функціональну змогу виконати вимоги положень Чиказької конвенції 1944 року[25].

Аналізуючи вищеперераховані факти можна сказати, що конвенція містить як прямі зобов'язання держав, які не потребують ухвалення норм національного законодавства для їх виконання, так і зобов'язання несамовиконувани, що вимагають від держав ухвалення окремих нормативних актів з метою виконання зобов'язань, встановлених конвенцією. Процес нормативного регулювання виконання зобов'язань, передбачених конвенцією, пов'язаний з нормотворчою діяльністю держави, що за умов різних правових традицій становить особливу складність та спричиняє значні труднощі, задля подолання яких була створена Міжнародна організація цивільної авіації з повноваженнями узагальнювати та систематизувати авіаційну практику.

Рекомендації та практики ІКАО щодо забезпечення безпеки цивільної авіації для держав-учасниць Чиказької Конвенції, у тому числі для України. Відповідно до ст. 12 Чиказької конвенції, на кожна державу покладено зобов'язання підтримувати свої правила польотів уніфікованими до найбільш можливого ступеню з тими, які встановлені конвенцією[26]. На розвиток вказаного, ст. 37 конвенції передбачає, що кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації, та вдосконалювати її. Таким чином, 188 держав-членів ІКАО мають позитивне зобов'язання привести у відповідність положення національного законодавства до правил, практики та стандартів (SARPs), розроблених ІКАО[27]. Систематизовані рекомендації, стандарти та рекомендована практика викладені у формі додатків до Чиказької конвенції 1944 року, які ухвалюються 2/3 членами Ради ІКАО та, як правило, набувають чинності через три місяці після їх опублікування, якщо тільки більшість від членів Асамблеї ІКАО не заперечить проти таких правил. В Україні спостерігається значна різноманітність поглядів на юридичну природу SARPs, одні автори вважали їх міжнародними договорами *suigeneris*, інші заперечують це, вказуючи, що SARPs є наслідком діяльності міжнародної організації, а не узгодження волі держав, а держави не зобов'язані дотримуватися SARPs та можуть від них відступити, однак недотримання перевізником мінімальних стандартів, викладених в SARPs, може призвести до заборони перевізнику здійснювати польоти, що змушує держави узгоджувати законодавство з SARPs. Водночас деякі SARPs мають обов'язковий характер, саме тому ІКАО, керуючись ст. 12 Чиказької конвенції, розробила правила польотів над відкритим морем, що визнаються загальнообов'язковими нормами

міжнародного права[28].

Далі можна розглянути певні додатки до Чиказької Конвенції, що дають змогу зрозуміти головні принципи забезпечення безпеки від актів незаконного втручання. Як зазначають науковці, Чиказька конвенція є конституцією сучасного міжнародного повітряного права. Її основою ціллю є забезпечення безпечною та сталого розвитку цивільної авіації з метою забезпечення людства безпечною цивільною авіацією, у той час як зловживання цивільною авіацією несе загальну загрозу для безпеки миру[29]. ІКАО наділена повноваженнями ухвалювати SARPS, які спочатку розвивалися як суто технічні норми, а згодом як норми, які стосуються боротьби з актами, що загрожують безпеці цивільної авіації, вони закріплені в Додатках 17, 18 та 19 до Чиказької конвенції. Додаток 17 розроблений з метою забезпечення безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання задля захисту пасажирів, екіпажу, наземного персоналу та інших осіб, він ухвалений 3 серпня 2017 року та діє в десятій редакції. Додаток складається з наступних глав: визначення, загальні принципи, організація, заходи запобіжного характеру, менеджмент та заходи у відповідь на акти незаконного втручання в безпеку цивільної авіації. Додаток 18 унормовує питання перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. Деталізовані правила та рекомендації щодо виконання вимог Додатку 18 викладено в Технічних інструкціях щодо безпечного перевезення небезпечних предметів повітряним транспортом. У додатку наведені загальні вимоги до перевезення, маркування небезпечних предметів, в тому числі, встановлені вимоги до відповідальності навантажувача небезпечних предметів та їх перевізників. Згідно з пунктом 3.1. Додатку 19 встановлено положення, що кожна держава повинна створити програму з керування безпекою в державі, з метою досягнення найвищого рівня безпеки (в технічному аспекті). Порядок заснування такої програми та її виконання передбачений Керівництвом з безпеки. У відповідності до Глави 5 Додатку, з метою проведення ефективного аналізу ризиків, кожна держава зобов'язується створити систему обліку та звітності щодо інцидентів у повітрі. Причому, рекомендовано надавати за запитом зацікавленої держави відповідні відомості, що містяться в такій базі даних. У додатку 1 до Додатку 19 передбачено обов'язок держав ухвалити таке законодавство, яке б забезпечило ефективне функціонування програми керування безпекою, та наведено типовий план такої програми[29].

У висновку про Чиказьку Конвенцію та про участь України в ній можна сказати, що завдяки такій співучасті, Україна має змогу знаходитися під надійним захистом Конвенції у сфері авіаційної безпеки, виконує всі зобов'язання, покладені на неї Чиказькою Конвенцією, а також було визначено які саме норми міжнародного права встановлюють певні зобов'язання, досліджено правову природу цих норм і зобов'язань та визначено механізм взаємодії законодавства України з відповідними нормами міжнародного права.

## 2.2. Участь України у регіональних договорах у сфері авіації

Україна є активним учасником різноманітних угод. До складу таких угод входять і регіональні, що означає для України угоди з державами членами СНД. Співдружність Незалежних Держав, СНД — регіональна міжнародна організація, до якої входить низка пострадянських країн. СНД засновано на засадах суверенної рівності всіх її членів, тому всі держави-члени є самостійними суб'єктами міжнародного права. Співдружність не є державою і не володіє наднаціональними повноваженнями. Проте, враховуючи обставини, що склалися з державою-сусідом Російською Федерацією, Україна змушена виходити з таких угод і на це є свої причини.

Кабінет міністрів ухвалив рішення про вихід з чотирьох міжнародних договорів, укладених у рамках Співдружності незалежних держав. Як заявив Прем'єр-міністр України Денис Шмигаль на засіданні уряду в середу, 19 серпня, документи втратили сенс через агресивні дії Росії, повідомляє коресп

ондент Укрінформу[30]. [«Наш уряд продовжує політику виходу із різного роду угод про співробітництво у рамках СНД, тому сьогодні ми денонсуємо, тобто фактично розриваємо угоду про радіонавігаційне забезпечення та угоди, які стосуються цивільної авіації. Україна є частиною міжнародних та двосторонніх договорів у цих сферах, то денонсація таких угод - у першу чергу відповідь на порушення Росією норм міжнародного права, анексію наших територій»](#), - сказав Шмигаль. Як зазначив Прем'єр, у теперішній ситуації про жодну співпрацю із РФ не може бути мови. [31].

Українська сторона на міжнародній арені змушена нагадати про те, що РФ, розпочавши цю збройну агресію, порушила фундаментальні норми та принципи міжнародного права, низку двосторонніх та багатьох договорів та угод. Також Україна вийшла з угоди про співробітництво в організації та проведенні пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден цивільної авіації та угоди про співробітництво із забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Україна скасувала низку угод у рамках СНД через польоти російських авіакомпаній доокупованого Криму. Україна 12 серпня [вийшла](#) з Ради з культурного співробітництва держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав[32]. Кабмін ухвалив проект постанови про денонсацію низки угод в рамках СНД у сфері цивільної авіації через польоти російських авіакомпаній доокупованого Криму. Кабмін ухвалив проект постанови "Про вихід України з окремих міжнародних договорів, укладених у рамках Співдружності Незалежних Держав" на засіданні у середу. Прем'єр також зазначив, що лише у Криму з 2014 року Державіаслужба України винесла 107 тис. постанов про накладання штрафів на 14,5 млрд грн за те, що російські авіакомпанії літають над територією Криму. Так, згідно з [текстом](#) проекту постанови, Україна виходить з низки міжнародних договорів у сфері цивільної авіації, які були укладені у рамках СНД. Серед них, зокрема: рішення про створення Міждержавної консультативної ради "Радіонавігація", вчинене 22 січня 1993 р. у м. Мінську; угода про дальнє радіонавігаційне забезпечення в Співдружності Незалежних Держав, вчинена 12 березня 1993 р. у м. Москві; угода про практичне використання положень статті 83 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, вчинена 9 грудня 1994 р. у м. Москві; угода про співробітництво в організації та проведенні пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден цивільної авіації, вчинена 9 грудня 1994 р. у м. Москві; угода про співробітництво із забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, вчинена 26 травня 1995 р. у м. Мінську; меморандум про принципи взаємодії і співробітництва в галузі цивільної авіації, вчинений 3 листопада 1995 р. у м. Москві; рішення про реформування Міждержавної консультативної ради "Радіонавігація", вчинене 16 березня 2001 р. у м. Москві[33].

Кабінет Міністрів України вийшов з Угоди про координацію міждержавних відносин у галузі поштового та електричного зв'язку, укладеної у рамках Співдружності Незалежних Держав (СНД). Відповідне рішення ухвалено в середу, 17 лютого, на засіданні Кабміну. Як повідомляє сайт українського уряду, цю угоду було підписано 9 жовтня 1992 року в столиці Киргизстану Бішкеку. Згідно з умовами угоди, підписанти документа домовилися координувати свої дії у сфері надання послуг зв'язку, гармонізації розвитку мереж і засобів зв'язку, розробки концепцій з науково-технічної і тарифної політики, підготовки кадрів та роботи навчальних закладів зв'язку, захисту спільних інтересів держав у міжнародних організаціях зв'язку та їхніх органах. На сайті Кабміну зазначається, що за період із моменту підписання цієї угоди в рамках СНД вона так і не набула практичної реалізації для України[34].

Президент України Володимир Зеленський підписав указ про вихід нашої держави з міжнародних договорів щодо цивільної авіації та використання повітряного простору, укладених у рамках Співдружності Незалежних Держав. Підписану ще в 1991 році Угоду про цивільну авіацію та про використання повітряного простору встановив Міждержавний авіаційний комітет, який виконував роль правонаступника кількох радянських державних установ у галузі цивільної авіації. Відповідно до

тексту угоди, [оприлюдненого](#) на сайті Ради, документ стосується співпраці у сфері цивільної авіації, зокрема сертифікації авіаперевізників, розслідування авіаційних пригод, розвитку єдиних систем аеронавігації та зв'язку. При цьому угода також встановлювала, що повітряний простір держав-підписантів розглядається як єдиний повітряний простір. Друга угода, укладена у 1992 році, стосувалася співпраці країн СНД в організації аеронавігації, протиповітряної оборони і польотів військової авіації. Зокрема, держави-підписанти угоди погоджувалися надавати повітряний простір над своєю територією для здійснення діяльності спільних збройних сил та не вчиняти дій, що призводять до порушення або ускладнення їхнього нормального функціонування[35].

У результаті, Україна втратила інтерес та потенціал розвиватися у напрямку регіональних договорів у сфері авіації з СНД. Ворожі відносини з Російською Федерацією стали цьому основною причиною. Так, глава держави України прийняв рішення припинити співробітництво у даному напрямку заради збереження цілісності України та моральних інтересів. Україна всіма силами намагається, по можливості, зберегти дипломатичні відносини, проте в силу незмінних факторів це не завжди вдається. Подальша доля участі та розвитку в даних угодах невідома, але те, що відомо на даний момент, представляє наступну картину:

-5 січня повідомлялося, що Україна [виходить](#) з угоди СНД щодо охорони інтелектуальної власності.

-16 грудня 2020 року Кабмін [погодив](#) вихід України з низки договорів СНД, зокрема Гірничої хартії держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав, угоди про координацію міждержавних відносин держав – учасниць СНД в галузі використання атомної енергії в мирних цілях, про координацію міждержавних відносин в галузі електроенергетики, проосновні принципи співробітництва в галузі мирного використання атомної енергії, протоколу про внесення змін до Угоди проосновні принципи співробітництва в галузі мирного використання атомної енергії[36].

-У листопаді 2020 року Володимир Зеленський [підписав закон](#) щодо виходу України з Договору про узгоджену монопольну політику між державами — членами СНД[36].

Урахувавши всі вищеперераховані факти та інформаційні дані можна сформулювати висновок про те, що Україна всіма силами намагається зберегти цілісність і залишитися в дипломатичних відносинах між державами-членами, у даному випадку, регіональних угод. Але, агресія РФ проти України вплинула на участь України в значній кількості угод в рамках СНГ та двосторонніх угод з державою-агресором.

### **2.3. Угоди України з ЄС у сфері авіації**

Співробітництво України та Європейського Союзу наразі знаходиться на високому рівні, як ніколи. Починаючи з безвізового режиму і продовжуючи угодою про Спільний авіаційний простір. Україна пройшла довгий шлях, аби стати активним учасником подій у «європейському» світі. Проте, так було не завжди. Спочатку заважала економічна сфера, внутрішньодержавна нестабільність протягом багатьох років. Для того, аби плідно розвивати авіаційну сферу з Європейським Союзом, Україна формувалася через призму інших напрямків діяльності. Першою правовою основою відносин між Україною та ЄС, яка започаткувала співробітництво з широкого кола політичних, торговельно-економічних та гуманітарних питань стала [Угода про партнерство та співробітництво](#)[37] від 14 червня 1994 р. (набула чинності 1 березня 1998 р.). Укладення угоди дозволило встановити регулярний двосторонній діалог між Україною та Європейським Союзом на політичному та секторальних рівнях, впровадити впорядкований режим торгівлі між обома сторонами, визначити пріоритети адаптації законодавства України до стандартів та норм Європейського Співтовариства у визначених секторах української економіки. У межах угоди було встановлено сім пріоритетних напрямів співпраці: інвестиції, торгівля,

енергетика, транскордонне співробітництво, транспортна сфера, охорона навколишнього середовища, співпраця у сфері технологій, космосу і науки. З кожним роком співробітництво набирало нових обертів, Україна розвивалася і таким чином вдалося укласти низку угод про повітряне сполучення між нашою державою та державами-членами Європейського Союзу. Найбільш відомою угодою є угода про САП, підписання якої відкладається роками, але вона являється однією з найбільш потрібних та ефективних.

Глобалізація світової економіки та лібералізація ринків, в тому числі п овітряних перевезень, привела до формування в Європейському Союзі єдиного європейського авіаційного ринку відповідно до Єдиного Європейського Акту. Європейський спільний авіаційний простір (САП) – це двостороння угода між ЄС і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. Сп ільний авіаційний простір дозволяє використовувати повітряний простір більш ефективно та безпечно, керування повітряним рухом перебуває в компетенції міжнародної організації Євроконтроль, що здійснює координацію та планування управління повітряним рухом для всієї Європи[38]. По суті, САП – це зона вільної торгівлі для авіації, зокрема в питаннях безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань на п орядку денному в Україні. Імплементация Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС від 2014 року, Планом дій КМУ на 2016 рік та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС призведе до значних переваг для громадян України, авіаційної інфраструктури та промисловості: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок - зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість. Незважаючи на офіційно оголошену готовність Української сторони, підписання Угоди про САП відкладається з 2013 року. Головною причиною відкладення підписання даної Угоди у 2014-2016 роках є відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» Угоди в частині територіального статусу Гібралтару. Україна намагалася всіма силами встановити нейтралітет і домогтися вирішення конфлікту, проте всі спроби виявилися марними. У підсумку в пригоді став Brexit. Хоча він відбувся 31 січня 2020 року, проте до кінця грудня тривав перехідний період, тобто Великобританія залишалася у складі правового поля ЄС. Таким чином, лише з початку 2021 року політична перепона для підписання зникла. Офіційно укласти угоду хотіли у лютому, на Раді асоціації Україна-ЄС, утім, цього так і не сталося, оскільки ЄС не встиг оновити текст угоди. Натомість у комюніке Раді прописали намір укласти цю угоду "якомога раніше у 2021 році". Альтернативами вирішення вищезазначеної проблеми є посилення олітичного тиску збоку України щодо підписання Угоди про САП, зміна ідходу до переговорів щодо підписання Угоди про САП, ведення переговорів для отримання переваг Угоди про САП без безпосереднього підписання Угоди, спрямування діяльності на реалізацію першого етапу, передбаченого парафованою редакцією Угоди про САП – а саме, інкорпорування норм та директив ЄС в законодавство України, та очікування слушного моменту для відновлення активних переговорів щодо другого етапу – лібералізації ринку авіаційних сполучень між Україною та ЄС[39].

Загалом визначено як зовнішні так і внутрішні проблеми, що уп овільнюють або перешкоджають повній лібералізації авіаринку з ЄС. Найбільш гострими внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану згаданого інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, проблема завищених цін на авіаційне пальне, відсутність сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести затримку із впровадженням безвізового

режиму для України та проблему очікуваного виходу Великобританії з ЄС [40].

У загальному, угода про САП дуже позитивно вплинула б на Україну, тому що це великий шанс бути серед передових країн Європи, мати співпрацю та розвиватися в різних сферах. Навколо даної угоди є багато припущень і думок щодо її прийняття, проблематики та функціонування. Метою створення Спільного авіаційного простору Європейського Союзу з Україною є поступова лібералізація авіаційного ринку та гармонізація законодавства у сфері цивільної авіації. Подібні угоди були укладені ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонією, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою. Всього до Спільного авіаційного простору (ЕСАА), включно з державами-членами ЄС входить 43 держави. Україна на відміну від країн Східного Партнерства Молдови та Грузії не входить до Спільного авіаційного простору Європейського Співтовариства. Однак, приєднання до САП є вигідним як для авіаційної інфраструктури та промисловості, так і для громадян України. Прогнозованими перевагами для України від приєднання до САП є:

1. удосконалення якості сервісу та підвищення рівня безпеки польотів,
2. збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, та як наслідок - зниження цін на них,
3. завантаження регіональних аеропортів України та гармонійний розвиток транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль»,
4. удосконалення методів та підвищення ефективності управління вітчизняними авіакомпаніями,
5. поліпшення авіасполучення між регіонами України та державами ЄС – сприяння появі нових ринків збуту для продукції українського виробництва, і зокрема, авіаційної промисловості,
6. залучення інвестицій в аеропорти, збільшення кількості прямих та опосередкованих до авіації робочих місць, а також підвищення рівня оплати праці фахівців у сфері авіації[41].

Особливої актуальності питання спільного авіаційного простору набуває після отримання Україною безвізового режиму з ЄС. В умовах полегшення процедури виїзду, українські громадяни більш гостро відчують брак конкуренції серед авіаперевізників, що здійснюють польоти до держав-членів ЄС. Ураховуючи суттєві переваги приєднання України до Спільного авіаційного простору у 2007 році було розпочато процес переговорів щодо підписання відповідної Угоди про САП між Україною та ЄС. Метою Угоди є поступове інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання та соціальних аспектів. Після повного впровадження Угоди авіаперевізники України «матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами» при здійсненні перевезень з України до ЄС та між будь-якими державами-членами ЄС, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС сертифікатів, що видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху[42].

Наступною точкою характеристики угоди про САП буде імплементація угоди та підходи, що застосовуються до імплементації директив. Імплементація Угоди про САП передбачає два перехідні періоди. Протягом першого перехідного періоду: авіаперевізники Європейського Союзу та авіаперевізники, які отримали ліцензію України, мають право користуватися необмеженими комерційними правами між будь-яким пунктом в Європейському Союзі будь-яким пунктом в Україні, залежно від результатів оцінювання щодо імплементації Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу Україна залучається як спостерігач до роботи комітету, що відповідає за виділення слотів в аеропортах ЄС, не застосовується положення, що будь-який постачальник послуг з наземного обслуговування

кожної Сторони має право надавати свої послуги авіаперевізникам на території іншої Сторони. Після того, як Україна імплементує певний перелік вимог і стандартів ЄС у національне законодавство, почнеться другий перехідний період. Протягом другого перехідного періоду: держави-члени ЄС визнають сертифікати, видані Україною, починає застосовуватись положення про постачальників послуг з наземного обслуговування, Україна залучається як спостерігач до роботи комітету, який визначає, яким авіаперевізникам забороняється виконувати польоти в межах ЄС. Сторони переходять до повного впровадження Угоди про САП лише за умови інкорпорування Україною в національне законодавство та впровадження всіх вимог Європейського Союзу, викладених у Додатку 1 до Угоди про САП [43].

У квітні 2017 року Міністерство інфраструктури заявило, що Україна розпочинає виконання Угоди про САП в односторонньому порядку, не очікуючи вирішення «проблеми Гібралтару», яка є офіційною причиною відтермінування підписання Угоди. У цьому питанні Міністерство інфраструктури дослухалось до думки громадськості. Пропозиція імплементувати Угоду про САП в частині технічних регламентів і директив ЄС до її фактичного підписання іочікувати на слушний момент для відновлення активних переговорів щодо підписання Угоди містилась в полісі-брифі ГО «Європа без бар'єрів», «Перспективи приєднання України до спільного авіаційного простору ЄС» та була озвучена незалежними авіаційними експертами на зустрічах робочої групи, створеної при Міністерстві інфраструктури. Представники громадськості вважають, що наразі варто зосередитись на підписанні двосторонніх угод про САП з кожною країною ЄС окремо, а після вирішення «проблеми Гібралтару» з виходом Великобританії із ЄС Угода про САП буде підписана. А щоб Угода про САП була максимально вигідна всім зацікавленим сторонам (аеропортам, авіакомпаніям, пасажиром, інвесторам, державі), потрібно вже зараз працювати над запровадженням європейських стандартів у цій галузі. Слід зазначити, що в Плані заходів уряду з імплементатії Угоди про асоціацію від 2014 року передбачався розвиток двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами ЄС на доповнення до «горизонтальної угоди». Підписання оновлених двосторонніх угод, які б лібералізували ринок з окремими державами-членами ЄС, мало б відбуватись безвідносно до укладення Угоди про спільний авіаційний простір. Проте в редакції від 18.02.2016 року цей пункт зник із Плану заходів з імплементатії Угоди про асоціацію. Державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору в Україні реалізує Державна авіаційна служба України (Державіаслужба). Її діяльність координується Кабінетом міністрів України через Міністра інфраструктури. І на думку експертів, Державіаслужбі ніщо не заважає вже сьогодні займатись імплементатією європейських норм в українське законодавство. Ці норми були впроваджені в Європі 15-20 років тому, і вже склалася значна практика їх застосування. Міністерство інфраструктури звітує про те, що працює над розробкою Дорожньої карти у сфері авіаційного транспорту з метою імплементатії європейських норм. Також досягнуто Домовленості між міністерством та Європейською Комісією щодо збіжності систем сертифікації та Робочі домовленості між Державіаслужбою та EASA про співробітництво в сфері безпеки цивільної авіації [44].

Україна неодноразово заявляла про своє бажання долучитися до ініціативи Єдиного неба Європи. Державіаслужба, говорячи про європейську інтеграцію у сфері повітряних перевезень, посилається на документ впровадження Єдиного європейського неба (ESSIP). Україна з 2004 року є повноцінним членом «Євроконтролю», європейської організації з безпеки аеронавігації, яка координує і планує управління повітряним рухом в Європі. Відповідно, програми Єдиного європейського неба «Євроконтролю» поширюються на Україну і мають бути впроваджені на національному рівні. В Україні таким впровадженням займається «Украерорух». ESSIP забезпечує комплексний погляд на наміри та стан виконання окремих уніфікованих для всієї європейської спільноти цілей та є механізмом для планування, моніторингу, звітування та періодичного оновлення, який має вже понад



двадцятирічний досвід використання. Складовою частиною цього документу є документ впровадження Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP), який є переліком задекларованих зобов'язань національних цивільних та військових уповноважених авіаційних органів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування та експлуатантів аеропортів щодо впровадження Європейського плану організації повітряного руху, та, по суті, є стратегічним планом розвитку аеронавігаційної системи України[45].

Перешкодами, які стоять на шляху імплементації Угоди про САП, є відсутність комплексного плану з інкорпорування технічних регламентів ЄС та низки інших актів авіаційного права, в тому числі щодо економічного регулювання ринків послуг, а також відсутність плану проведення двосторонніх перемовин з державами ЄС щодо "Відкритого Неба". Серед питань, що потребують найшвидшого врегулювання – перегляд системи державного регулювання аеропортових зборів, ухвалення нових правил повітряних перевезень, запровадження регулювання діяльності дистрибутивних систем, запровадження правил доступу до ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах тощо. Спроба застосувати комплексний підхід до впровадження технічних регламентів ЄС була зроблена 4 вересня 2015 року, коли президентським Указом було введено в дію рішення РНБО від 20.07.2015 «Про заходи щодо захисту національних інтересів України у галузі авіації». Міністерство інфраструктури разом з Державіаслужбою за безпосередньої участі експертів ГО "Європа без бар'єрів" створило робочу групу для підготовки до запровадження спільного авіаційного простору з ЄС, яка розробила план необхідних заходів. 8 лютого 2017 року Кабінет Міністрів України року затвердив План заходів з підготовки до запровадження САП і адаптації українського законодавства до правил ЄС. Відповідний План заходів містить низку пріоритетних доімплементативних директив та регламентів ЄС. Ці регламенти потрібно перекласти українською мовою, ввівши необхідні технічні терміни, яких поки що немає в українській нормативно-правовій базі. Окрім того, План заходів з підготовки до запровадження САП передбачає внесення в 2017-2018 роках змін до Повітряного кодексу в частині прийняття авіаційних правил. Відповідний План заходів містить низку пріоритетних доімплементативних директив та регламентів ЄС. Ці регламенти потрібно перекласти українською мовою, ввівши необхідні технічні терміни, яких поки що немає в українській нормативно-правовій базі. Окрім того, План заходів з підготовки до запровадження САП передбачає внесення в 2017-2018 роках змін до Повітряного кодексу в частині прийняття авіаційних правил, сертифікації аеродромів на основі Регламенту Комісії (EU), для виконання повітряної експлуатації на основі Регламенту №965/2012, для льотних екіпажів цивільної авіації на основі Регламенту №1178/2011)[46].

Таким чином можна зробити висновок, що Україна чітко взяла курс на інтеграцію з ЄС і підписання Угоди про САП з ЄС – це питання часу, враховуючи політичні процеси всередині ЄС (вихід Великобританії з ЄС), які дозволять зняти «питання Гібралтару». З іншого боку, за неофіційними даними, мандат Єврокомісії на 28 країн на підписання Угоди про САП втратить чинність через вихід Великобританії з ЄС, що також може затягнути процес підписання Угоди. Тому для України видається цілком логічним не чекати факту підписання Угоди про САП, а починати впроваджувати положення Угоди та активізувати двосторонні переговори з державами ЄС про лібералізацію повітряного простору. Цієї позиції дотримується також і ключовий державний орган, який відповідає за формування політики у сфері транспорту Міністерство інфраструктури[47].

### **РОЗДІЛ 3**

#### **УЧАСТЬ УКРАЇНИ У ДВОСТОРОННІХ ДОГОВОРАХ У СФЕРІ АвіАЦІЇ**

Договір вважається двостороннім у тому випадку, якщо правами і обов'язками наділені обидві сторони договору. Якщо правами наділена одна

сторона, а інша наділена обов'язками, то такий договір не можна вважати двостороннім. Переважна більшість міжнародних договорів являються двосторонніми, адже в інтересах обох держав отримати таку ж саму кількість прав та обов'язків, якими вони наділяють одна одну. Зазвичай підписанню будь-якого договору передують подія, або ж бажання країн розвиватися і бути партнерами в міжнародних справах. Двосторонні міжнародні договори у сфері авіації підписуються для взаємної вигоди держав, щоб забезпечити повітряне сполучення між територіями цих країн і дати можливість розвиватися і виходити на новий рівень таким сферам як: туризм, економіка, міжнародний бізнес, наука, транспорт, культура, освіта і багатьох інших сфер. У загальному, будь-яка сфера може розвиватися на міжнародному рівні тільки тоді, коли встановлений авіаційний зв'язок між державами співпраці, адже без цієї функції жодне співробітництво не матиме розвитку у повному обсязі[48].

Щоб наглядно дослідити головні аспекти діяльності та функціонування міжнародних угод у сфері авіації, потрібно проаналізувати статті, що входять до цих угод. Характерними прикладами двосторонніх міжнародних угод у сфері авіації є угоди України з Урядом Королівства Нідерландів, Урядом Ісламської Республіки Іран, Урядом Республіки Вірменія, Турецькою Республікою, Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів, Індією, Китайською Народною Республікою, Південною Кореєю та Катаром.

Україна та Нідерланди співпрацюють одна з одною достатньо давно, у них склалися дружні дипломатичні відносини, економічні та відносини у сфері науки. У 1994 році було укладено угоду про повітряне сполучення між Нідерландами та Україною, у якій йдеться про таке:

Кожна Договірна Сторона буде мати право, письмово повідомивши по дипломатичних каналах іншу Договірну Сторону, призначити авіапідприємство, яке буде здійснювати повітряне сполучення по маршрутах, встановлених у Додатку, та замінити іншим авіапідприємством раніш призначене авіапідприємство; Повинні бути надані справедливі та рівні можливості призначеним авіапідприємствам обох Сторін брати участь у міжнародних повітряних перевезеннях, на які поширюються положення цієї Угоди; Кожна Сторона повинна вживати всіх відповідних заходів у межах своєї юрисдикції для запобігання всім формам дискримінації або несумлінним конкурентним діям, які згубно впливають на конкурентоспроможність призначених авіапідприємств(а) іншої Сторони[49]; Авіапідприємство, призначене кожною Договірною Стороною, подаватиме для затвердження авіаційним владам іншої Договірної Сторони за 45 днів розклад своїх передбачених рейсів, складений відповідно до Додатку; Запити щодо дозволу на виконання додаткових рейсів можуть бути подані призначеним авіапідприємством авіаційним владам іншої Договірної Сторони для отримання згоди; Доход та прибутки від експлуатації повітряних суден у міжнародних перевезеннях будуть оподатковуватися тільки в державі, в якій знаходиться місце фактичного управління підприємством; Основні засоби, представлені повітряними суднами, які зайняті в міжнародних перевезеннях, та рухомим майном, яке використовується під час експлуатації таких повітряних суден, будуть оподатковуватися тільки в державі, в якій знаходиться місце фактичного управління підприємством; Авіапідприємства Договірних Сторін будуть вільно продавати авіатранспортні перевезення на територіях обох Договірних Сторін, безпосередньо або через агента в будь-якій валюті; Авіапідприємства Договірних Сторін з дотриманням відповідних законів та правил Договірних Сторін будуть вільно переказувати з території продажу авіапідприємств на свою територію надлишок, отриманий на території продажу в результаті перевищення доходів над видатками[49]. У такий переказ включатимуться отримані безпосередньо або через агентів доходи від продажу авіатранспортних перевезень та допоміжних чи додаткових послуг, а також звичайний комерційний процент, отриманий від таких доходів, поки вони зберігаються в банку в очікуванні переказу.

Наступною охарактеризованою угодою являється угода між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Іран. Вони домовилися, маючи

рівне бажання укласти Угоду з метою встановлення та здійснення регулярних сполучень між їх відповідними територіями та за їх межами.

Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо регулювання прибуття або відправлення з її території повітряних суден, які здійснюють міжнародні польоти, або експлуатації та навігації таких повітряних суден над її територією чи у межах її території застосовуватимуться до повітряних суден призначеного авіа підприємства іншої Договірної Сторони[50]. Закони та правила однієї Договірної Сторони, які регулюють прибуття, перебування та відправлення з її території пасажирів, екіпажу, вантажу або пошти, такі, як правила щодо в'їзду, випуску, еміграції та імміграції, а також митних та санітарних заходів застосовуватимуться до пасажирів, екіпажу, вантажу або пошти, що перевозяться повітряними суднами призначеного авіа підприємства іншої Договірної Сторони, під час їх перебування у межах згаданої території[50]. Призначеним авіа підприємствам обох Договірних Сторін надаватиметься справедлива та рівна можливість експлуатації для того, щоб вони могли користуватися рівними можливостями під час експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах. Експлуатуючи договірні лінії, призначене авіа підприємство кожної Договірної Сторони братиме до уваги інтереси авіа підприємства іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які стануть здійснювати на тому ж маршруті або його гідельності. Договірні лінії, які обслуговуються призначеними авіа підприємствами Договірних Сторін, повинні мати своєю головною метою забезпечення такої ємності, яка при розумному коефіцієнті завантаження відповідає існуючим та розумно очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів, вантажу та пошти між територією Договірної Сторони, яка призначає авіа підприємство, та територією іншої Договірної Сторони[50]. Посвідчення про придатність до польотів, кваліфікаційні посвідчення та свідоцтва, які видані або яким надана чинність однією Договірною Стороною та строк дії яких не вичерпаний, визнаватимуться дійсними іншою Договірною Стороною з метою здійснення сполучень та польотів по маршрутах, визначених у цій Угоді, за умови, що вимоги, на підставі яких були видані такі посвідчення та свідоцтва чи таким посвідченням та свідоцтвам була надана чинність, дорівнюють або перевищують мінімальні стандарти, які встановлені або можуть бути встановлені відповідно до Конвенції. Кожна Договірна Сторона, однак, зберігає за собою право відмовитись визнавати кваліфікаційні посвідчення та свідоцтва, які видані її власним громадянам або яким надана чинність іншою Договірною Стороною чи іншою державою[50].

І наступною угодою у списку проаналізованих двосторонніх угод між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія. В основному все співробітництво з Вірменією базується на експорті продуктів харчування, таких як: м'ясо, молочна продукція, овочі, фрукти. Так як Вірменія географічно знаходиться недалеко від України, перевезення можна здійснювати і наземним транспортом, проте для забезпечення розвитку туристичної, економічної та дипломатичних сфер, необхідно мати авіаційні домовленості. Так, у 1995 році, було прийнято угоду про повітряне сполучення між Україною та Вірменією. Головні права та обов'язки Договірних Сторін:

Технічні та комерційні питання щодо польотів повітряних суден і перевезень пасажирів, вантажу та пошти по договірних лініях, а також питання щодо комерційного співробітництва, зокрема, частоти рейсів, типів повітряних суден, заправки авіапаливом, технічного обслуговування повітряних суден на землі та порядку фінансових розрахунків будуть вирішуватися за домовленістю між призначеними авіа підприємствами і подаватися на затвердження авіаційним властям Договірних Сторін[51]. У разі відсутності домовленості ці питання будуть вирішуватися авіаційними властями Договірних Сторін; Договірні Сторони вживатимуть необхідних заходів для забезпечення безпечної та ефективної експлуатації договірних ліній. З цією метою кожна Договірна Сторона буде надавати

повітряним суднам авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, всі засоби радіосвітлотехнічного, метеорологічного й іншого обслуговування, необхідного для експлуатації договірних ліній; У випадку вимушеної посадки, катастрофи чи іншої події з повітряним судном авіапідприємства однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони, Договірна Сторона, на території якої мала місце подія, без затримки та найшвидшим чином сповістить іншу Договірну Сторону про те, що трапилось, про наявні подробиці та обставини події, вживе необхідних заходів для розслідування причин події, а також вживе невідкладних заходів для надання такої допомоги, яка може бути потрібною екіпажу та

пасажирам, забезпечить збереження повітряного судна і пошти, багажу і вантажу цього повітряного судна в тому вигляді, у якому вони опинилися після події, та забезпечить їх швидке подальше перевезення; Договірна Сторона, до реєстру якої занесено повітряне судно, матиме право призначити своїх спостерігачів, які за домовленістю з іншою Договірною Стороною можуть брати участь у розслідуванні авіаційної події[51]; Договірні Сторони надають на прохання усю необхідну допомогу одна одній для запобігання незаконному захопленню повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки повітряних суден, їх пасажирів та екіпажів, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації; Коли має місце інцидент або загроза інциденту, пов'язаного з незаконним захопленням цивільних повітряних суден або з іншими незаконними актами, спрямованими проти безпеки повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надають одна одній допомогу шляхом полегшення зв'язку і вживання відповідних заходів з метою швидкого та безпечного усунення такого інциденту або його загрози; Якщо будь-яка з Договірних Сторін має достатні підстави вважати, що інша Договірна Сторона відхиляється від положень з авіаційної безпеки цієї Статті, авіаційні власті цієї Договірної Сторони можуть просити проведення негайних консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони[51].

Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про повітряне сполучення.

Угода була укладена, перш за все, для того, щоб посприяти розширенню можливостей для здійснення міжнародних повітряних сполучень, адже держави визнавали, що така співпраця дасть поштовх до активного розвитку економіки, торгівлі, туризму, інвестиціям через міжнародні повітряні сполучення. Держави визнали потребу забезпечити максимальний рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки під час здійснення міжнародних повітряних перевезень та знову заявляючи про серйозну занепокоєність з приводу актів або погроз, спрямованих проти безпеки повітряних суден, що ставить під загрозу безпеку людського життя або власності, негативно впливає на здійснення повітряних перевезень та підриває впевненість громадськості щодо безпеки цивільної авіації[52]. Договірні Сторони (так називають ті держави, які уклали між собою будь-яку угоду) наділили одна одну низкою прав та обов'язків, що зобов'язують їх дотримуватися та чітко виконувати. Кожна Договірна сторона надає право використовувати договірні лінії за певними встановленими маршрутами, а також скасовувати їх, за потреби. Важливим елементом в угоді є встановлення тарифів на авіаперевезення. Тарифи на перевезення на будь-якій договірній лінії встановлюються призначеними авіапідприємствами на обґрунтованому рівні з урахуванням усіх супутніх факторів, включаючи експлуатаційні витрати, помірний прибуток і особливості перевезень. Авіаційні власті Договірних Сторін вважатимуть неприйнятними тарифи, які є дискримінаційними, надто високими або обмежувачими через зловживання домінуючим становищем на ринку, або штучно заниженими через пряму або непряму підтримку або субсидію. Авіаційні власті кожної Договірної Сторони можуть вимагати від призначеного авіапідприємства повідомлення про

встановлення та проопублікування тарифів на пасажирські перевезення, які здійснюються відповідно до цієї Угоди, за винятком тарифів на вантажні авіаперевезення або тарифів, які встановлюються призначеним авіа підприємством іншої Договірної Сторони на перевезення між пунктами на території першої Договірної Сторони та третьою державою. Якщо одна зі сторін вважає, що даний тариф не підходить, або ж є якісь певні порушення, інша сторона відправляє лист в організацію, яка вже має компетенцію для заміни тарифу[52].

Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до національного законодавства своєї держави намагається звільнити призначене авіа підприємство іншої Договірної Сторони від мита і зборів на повітряні судна, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, включаючи двигуни, комплектне обладнання, бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), необхідні документи (бланки квитків для автоматизованого заповнення, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали з зображенням на них товарного знака авіа підприємства, які розповсюджуються призначеним авіа підприємством безкоштовно, та рекламні матеріали), а також на інші предмети, які призначені для використання або які використовуються виключно у зв'язку з експлуатацією чи обслуговуванням повітряних суден призначеного авіа підприємства іншої Договірної Сторони, що здійснюють перевезення на договірних лініях, крім зборів за надане обслуговування. Тобто сторони максимально забезпечують комфортом державу-учасницю угоди, аби бути в якнайкращих дипломатичних відносинах з нею. Важливим є те, що жодна з Договірних Сторін не стягує і не має права стягувати збори з користувача більші, ніж встановлені для авіа підприємства[52].

Важливим елементом будь-якої угоди являється гарантія безпеки для держав-членів. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час направити іншій Договірній Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів, аеронавігаційних засобів та послуг, щодо екіпажів, повітряних суден або їх експлуатації, прийнятих іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом тридцяти днів з дати одержання такого запиту. Кожна сторона повинна забезпечувати повний захист прав іншої сторони під час виконання польотів або транспортування[52].

Невід'ємною частиною будь-якої угоди є вирішення спорів. Спори у даній угоді вирішуються переговорним шляхом між Договірними Сторонами, тобто тільки дипломатично. У випадку, коли сторони не можуть вирішити між собою спір дипломатичним шляхом, вони передають свою справу до арбітражного трибуналу у складі трьох арбітрів: по одному призначає кожна Договірна Сторона, а третій арбітр, який діятиме як голова арбітражного трибуналу, обирається цими двома арбітрами за умови, що цей арбітр не є громадянином держави будь-якої Договірної Сторони, а є громадянином держави, яка під час призначення голови має дипломатичні стосунки з кожною з Договірних Сторін[52].

Кожна з Договірних Сторін призначає свого арбітра протягом шістдесятиднів з дати отримання повідомлення про арбітражне вирішення спору у вигляді листа на замовлення. Голова арбітражного трибуналу призначається протягом наступних шістдесяти днів після призначення арбітра кожною Договірною Стороною.

Якщо Договірна Сторона не може призначити свого арбітра протягом зазначеного періоду або призначені арбітри не дійшли згоди щодо обрання голови у зазначений термін, кожна Договірна Сторона може звернутися до Президента Ради ІКАО з проханням призначити голову або арбітра, який представлятиме сторону, яка не в змозі зробити призначення, як того вимагає справа[52].

Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів про повітряне сполучення закриває список проаналізованих універсальних договорів у сфері авіації. Ці дві держави уклали угоду між собою, тому що визнали необхідність та важливість у п

овітряних перевезеннях, а також прагнули налагодити та покращити дружні відносини між собою, взаєморозуміння та співробітництво між народами двох країн. Цікавим пунктом для дослідження стала Стаття 8 про Спільне Використання Кодів[53].

Здійснюючи або пропонуючи повітряні сполучення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони може укласти спільні маркетингові домовленості, включаючи, але не обмежуючись домовленостями про надання блоку крісел і про спільне використання кодів з призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами будь-якої Договірної Сторони, а також завіапідприємством або авіапідприємствами третьої держави, яке має відповідний дозвіл на виконання польотів за такими маршрутами. Якщо така третя країна не уновноважує чи не надає дозвіл на укладення подібних домовленостей між призначеними авіапідприємствами іншої Договірної Сторони та іншими авіапідприємствами для здійснення перевезень на територію такої третьої держави, з цієї території та через неї, авіаційна влада відповідної Договірної Сторони має право не визнавати такі домовленості. Кожне авіапідприємство, яке уклало домовленості про спільне використання кодів відповідно до цієї статті, по відношенню до будь-якого квитка, проданого ним, повинно в пункті продажу інформувати покупця про авіапідприємство, яке фактично здійснюватиме перевезення на кожному з секторів, і з яким авіапідприємством покупець матиме договірні відносини[53].

Ця угода дозволяє вирішувати всі спори на дипломатичному рівні, бути в більш тісних стосунках між країнами, забезпечує використання льотних ліній, а також забезпечує захист цивільної авіації від зовнішніх конфліктів.

Загалом, усі вищеперераховані угоди відносяться до універсальних, адже були укладені без будь-яких особливостей, а просто згідно загальних правил, прав та обов'язків. За допомогою такого виду договорів, можна скріпити відносини між державами - учасниками певного договору і наділити держави більшою відповідальністю, проте з великою користю для її ж розвитку не тільки в авіаційній сфері, а у сферах бізнесу, туризму, економіки й транспортування.

У загальному, Українсько-індійські відносини розпочалися рівно тоді, коли Україна отримала статус незалежної держави, саме в той період почали складатися перші дипломатичні стосунки. За період незалежності Україна й Індія налаштували співпрацю таких сферах: економічний, політичний, авіаційний, науково-технічний, оборонний та культурний. Україна відіграє дуже важливу роль у забезпеченні Індії зброєю. Робота міждержавної комісії з економічного, торгового, наукового, технологічного й культурного співробітництва, сумісна ділова рада торгово-промислових палат, консультації між міністерствами іноземних справ посприяли розвитку співробітництва між державами. Як можна побачити, налагоджені всі зони співпраці однією з основних причин цьому є повітряне сполучення між Індією та Україною. Це дало змогу громадянам обох держав вільно відвідувати держави, що домовилися, розвивати наукову сферу, а в сучасний час навіть без проблем відбувалася доставка вакцини з Індії до України, що є не менш важливим ніж всі інші сфери співробітництва. Держави вирішили укласти угоду, бажаючи поліпшити свої відносини в галузі цивільної авіації та з метою встановлення повітряного сполучення між їх відповідними територіями та за їх межами[54].

Договірні Сторони наділили одна одну правами та обов'язками щодо даної угоди. Кожна Договірна Сторона залишає за собою право скасувати дозвіл на виконання польотів чи призупинити його дію, або встановити такі певні умови, які може вважати необхідними у випадку, коли призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони не дотримується законів і правил першої сторони. Кожна Договірна Сторона може стягувати або дозволяти стягувати справедливі та обґрунтовані збори за користування аеропортами та іншим авіаційним обладнанням за умови, що ці збори не будуть більше тих, що сплачуються іншими авіапідприємствами, які здійснюють подібні міжнародні повітряні сполучення. Також сторони сприяють проведенню консультацій між її компетентними організаціями, що встановлюють збори, і призначеними

авіапідприємствами, які користуються послугами і обладнанням, та, коли це можливо, консультації проводитимуться з організаціями, що представляють авіапідприємства. Повідомлення зоб'язуванням будь-яких пропозицій щодо змін зборів за користування буде надсилатися користувачам, щоб дати їм можливість висловити свої думки до здійснення змін[55].

Повітряні судна призначених авіапідприємств кожної Договірної Сторони, що здійснюють міжнародні сполучення, а також їх комплектне обладнання, запаси палива і мастильних матеріалів та бортові запаси, що вже знаходяться на борту, заправлені або прийняті на борт таких повітряних суден, та призначені виключно для використання такими повітряними суднами або на їх борту, стосовно мит, зборів за огляд та інших мит або податків, що сплачуються на території іншої Договірної Сторони, будуть користуватись не менш сприятливим режимом, ніж той, що надається іншою Договірною Стороною її власному авіапідприємству, яке виконує регулярні повітряні сполучення або авіапідприємствам держави, якій надано режим максимального сприяння. Такий режим буде передбачено для запасних частин, що ввозяться на територію будь-якої Договірної Сторони для технічного обслуговування або ремонту повітряних суден, які використовуються на міжнародних сполученнях призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони[55].

Авіаційні власті кожної Договірної Сторони зобов'язують свої призначені авіапідприємства щомісячно надсилати авіаційним властям іншої Договірної Сторони статистичні дані щодо обсягу перевезень, які здійснюються призначеним авіапідприємством на договірних лініях з території цієї іншої Договірної Сторони та до неї, включаючи інформацію щодо пунктів відправлення та призначення таких перевезень. Такі статистичні дані подаються в якомога стислі строки після закінчення кожного місяця[55].

Наступною країною, що має дипломатичний контакт з Україною є Катар. Проаналізувавши усі договори, співпрацю та події між Україною та Державою Катар слід зазначити, що в більшості співпраця базується на дипломатичних відносинах і має політичний характер, але держави не стоять на місці, вони прагнуть покращувати відносини між собою та сприяти зміцненню вже сформованих стосунків.

Кожна Договірна Сторона має право призначити одне авіапідприємство для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, письмово повідомивши про це іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами. Після одержання такого повідомлення інша Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству з мінімальною процедурною затримкою відповідні дозволи на виконання польотів. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до чинного національного законодавства своєї держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від мит і зборів, крім зборів за надане обслуговування, на повітряні судна, які експлуатуються на договірних лініях призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони, а також на паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, у тому числі двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси (у тому числі продукти харчування, напої і тютюнові вироби), уніформу, необхідне офісне обладнання та документи (бланки авіаквитків для автоматизованого заповнення, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали із зображенням на них товарного знака компанії та звичайні рекламні матеріали, які розповсюджуються призначеним авіапідприємством безоплатно), а також інші предмети, призначені для використання або які використовуються призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден, що здійснюють перевезення на договірних лініях[56].

Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами. Під час експлуатації договірних ліній

призначене авіапідприємствооднієї Договірної Сторони бере до уваги інтереси призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони для унеможливлення завдання шкоди перевезенням, які здійснюються ним за цими маршрутами або на їхній частині. Експлуатація договірних ліній призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін здійснюється таким чином, щоб задовольнити потреби громадськості в перевезеннях за встановленими маршрутами, а першочерговою їхньою метою є надання такої ємності, яка при обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим та обґрунтованоочікуваним потребам у перевезенні пасажирів і вантажу, у тому числі пошти, які відправляються чи прибувають на територію держави Договірної Сторони, яка призначила авіапідприємство[56].

Призначене авіапідприємствооднієї Договірної Сторони подає на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклад руху, зазначивши як тип повітряного судна, що використовується, так і йогоємність. Розклад руху подається не пізніше тридцяти днів до початку виконання регулярних польотів. Такі вимоги застосовуються також до подальших змін до нього. В окремих випадках за необхідності цей строк може бути скорочено за результатами консультацій між зазначеними властями. Авіаційні властіоднієї Договірної Сторони на запит авіаційних властей іншої Договірної Сторони надають їм періодичні абоінші статистичні дані, необхідні для перегляду ємності, що надається на договірних лініях призначеним авіапідприємством першої Договірної Сторони. Такі дані повинні містити всю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, які здійснюються цим авіапідприємством на договірних лініях, а також інформацію стосовно пунктів відправлення та призначення таких перевезень[56].

Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право переказувати на територію своєї держави доходи, отримані цим авіапідприємством на території держави іншої Сторони від реалізації послуг з перевезень на договірних лініях пасажирів, вантажу та пошти, сума яких перевищує видатки. Такий переказ здійснюється за офіційним курсом обміну, проте, якщоофіційний курс валют відсутній, переказ здійснюється згідно з превалюючим ринковим курсом обміну для поточних платежів. Якщоодна Договірна Сторона встановлює обмеження на переказ доходів, отриманих призначеними авіапідприємствами іншої Договірної Сторони, сума яких перевищує видатки, остання також має право встановити такі ж саміобмеження по відношенню до призначеного авіапідприємства цієї Договірної Сторони[56].

Провідну роль у кожній угоді відіграє безпека. Саме за неї держави завжди активно борються та намагаються забезпечити. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями за міжнародним правом Договірні Сторони підтверджують їхнє взаємне зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Без обмеження загального застосування своїх прав і зобов'язань за міжнародним правом, Договірні Сторони, зокрема, діють відповідно до положень [Конвенції про злочини та деякіінші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в м. Токіо 14 вересня 1963 р.](#), [Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в м. Гаага 16 грудня 1970 р.](#), [Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 р.](#), [Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, щообслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, підписаного в м. Монреаль 24 лютого 1988 р.](#), а також до положень будь-якогоіншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, якого дотримуються обидві Договірні Сторони. У разі дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден, абоінших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, їхніх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надають одна одній допомогу шляхом налагодження взаємодії та



вжиття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій. Якщо одна Договірна Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки, зазначених у цій статті, авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони можуть надіслати запит про негайне проведення консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони[56].

Далі ми можемо провести розбір угоди з Китайською Народною Республікою. Україна дуже тісно співпрацює з Китайською Республікою буквально в усіх сферах: культура, освіта, політика, економіка, бізнес, транспорт. Україна імпортувала товарів на \$7 млрд. 924 млн.: машини, устаткування та механізми (36,3 % від всього імпорту), текстиль та текстильні вироби (11,0 %), неблагородні метали та вироби (8,5 %), взуття, головні убори, парасольки (8,1 %), пластмаси і каучук (7,1 %). Тобто зовнішньоторговельний оборот України з Китаєм 2012 року становив \$9 млрд. 783 млн. (негативне сальдо для України — \$6 млрд. 66 млн.). У 2019 році Китай вийшов на перше місце серед країн – торгових партнерів України[40]. Товарообіг досяг \$11,7 млрд. Ключовими пріоритетами співпраці з КНР є сільське господарство, енергетика та енергоефективні технології, туризм, культурний та науковий обмін, космічна галузь. Звичайно, усього цього не було б без правильно встановлених дипломатичних відносин, що несуть за собою налаштовану авіаційну сферу, яка у свою чергу дозволяє здійснювати співпрацю в туризмі, освіті, науці, культурі, економіці, бізнесі, імпорту та багатьох інших не менш важливих сфер[57].

Угода між Україною та Китаєм була прийнята ще у 1993 році для здійснення повітряних сполучень.

Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо допуску на її територію, перебування в її межах та вихід з неї повітряних суден, зайнятих у міжнародних польотах, будуть застосовуватися до повітряних суден призначеного авіапідрприємства іншої Договірної Сторони під час входу на територію першої Договірної Сторони, перебування в її межах або виходу з неї. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо допуску на її територію, перебування в її межах або відправлення з неї пасажирів, екіпажу, вантажу чи пошти, зокрема, правила щодо прибуття, паспортів, митниці та карантину, будуть застосовуватися до пасажирів, екіпажу, вантажу чи пошти, що перевезені повітряним судном призначеного авіапідрприємства іншої Договірної Сторони, під час прибуття до території першої Договірної Сторони, перебування в її межах та відправлення з неї[58].

Під час експлуатації договірних ліній призначене авіапідрприємство кожної договірної сторони повинно брати до уваги інтереси призначеного авіапідрприємства іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, якіостанне здійснює за цими ж маршрутами або їх частинами. Договірні лінії, що експлуатуються призначеними авіапідрприємствами договірних сторін, будуть тісно пов'язані з потребами в перевезеннях по встановлених маршрутах та головною метою буде вважатися забезпечення такої ємності, яка при розумному коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідає існуючим та обгрунтовано очікуваним потребам у перевезенні пасажирів, вантажу та пошти[58].

Кожна Договірна Сторона призначить регулярний аеропорт(и) та запасний аеропорт(и) на своїй території для використання призначеним авіапідрприємством іншої Договірної Сторони з метою експлуатації договірних ліній і забезпечить цьому авіапідрприємству такі послуги зв'язку, навігаційні, метеорологічні та інші додаткові послуги, які потребуються для експлуатації договірних ліній. Збори за користування призначеним авіапідрприємством кожної Договірної Сторони аеропортами (включаючи технічне обладнання та інші засоби і послуги), навігаційними засобами і засобами зв'язку та іншими додатковими послугами іншої Договірної Сторони будуть встановлені на основі справедливих і обгрунтованих ставок, визначених відповідними владами іншої Договірної Сторони. Такі ставки не повинні бути вище тих, що застосовуються до

будь-яких авіапідприємств інших держав, зайнятих в міжнародних повітряних сполученнях, за користування подібним обладнанням, засобами і послугами[58].

Повітряні судна призначених авіапідприємств однієї Договірної Сторони, які здійснюють міжнародні повітряні сполучення, а також їх комплектне обладнання, запасні частини (включаючи двигуни), паливо, масла (включаючи гідравлічні рідини), мастильні матеріали і бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), що знаходяться на борту таких повітряних суден, будуть звільнені на підставі взаємності від усіх мит, податків, зборів за огляд та інших подібних зборів по прибутті на територію іншої Договірної Сторони за умови, що таке обладнання та майно залишається на борту повітряних суден до моменту їх вивозу у зворотному напрямку. На взаємній основі також буде звільнено від таких мит, податків, зборів за огляд та інших подібних податків і зборів, за винятком зборів за надане обслуговування, таке обладнання і майно: комплектне обладнання, запасні частини (включаючи двигуни), паливо, масла (включаючи гідравлічні рідини), мастильні матеріали і бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), ввезені призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони чи за його дорученням на територію іншої Договірної Сторони або прийняті на борт повітряного судна на території іншої Договірної Сторони й призначені виключно для використання чи споживання повітряними суднами, які здійснюють міжнародні сполучення, навіть якщо таке обладнання і майно використовуються на частині польоту, виконаного над територією іншої Договірної Сторони; запасні частини (включаючи двигуни), ввезені на територію однієї Договірної Сторони призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони чи за його дорученням для технічного обслуговування або ремонту повітряних суден, які здійснюють міжнародні сполучення[58].

Доходи та прибуток, отримані призначеним авіапідприємством кожної Договірної Сторони в межах території іншої Договірної Сторони від здійснення міжнародних сполучень, будуть звільнені цією іншою Договірною Стороною від усіх податків. Майно призначеного авіапідприємства кожної Договірної Сторони в межах території іншої Договірної Сторони буде звільнене іншою Договірною Стороною від усіх податків. Заробітна плата, оклади та інші подібні винагороди, отримані робітниками представництва призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони, які є громадянами цієї іншої Договірної Сторони, будуть звільнені іншою Договірною Стороною від усіх податків[58].

Призначене авіапідприємство кожної Договірної Сторони матиме на взаємній основі право переказувати до Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємство, свій доход, отриманий на території іншої Договірної Сторони. Конвертація та переказ такого доходу повинні здійснюватися в конвертованих валютах за переважним курсом обміну, що діє на день переказу. Кожна Договірна Сторона полегшить проведення конвертації та переказу доходу, отриманого на її території призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони, і допоможе згаданому авіапідприємству у виконанні відповідних формальностей[58].

Далі можна охарактеризувати відносини України і Південної Кореї. Країни знаходяться в різних географічних межах, мають абсолютно різну культуру, дипломатичну діяльність, економіку, політику та й абсолютно всі сфери діяльності. Проте, це не завадило двом, таким різним державам, співпрацювати та встановити спільне повітряне сполучення.

Як і в усіх угодах, Договірні Сторони наділяють одна одну правами та обов'язками щодо спільної авіаційної діяльності, а це означає, що забезпечення виконання прав та обов'язків лежить на кожній Договірній Стороні[59].

Закони та правила однієї Договірної Сторони, що регулюють вхід на її територію, перебування в її межах та вихід з неї

повітряних суден, які здійснюють міжнародне повітряне сполучення, або експлуатацію і навігацію цих повітряних суден під час їх перебування в межах її території, будуть застосовуватися до повітряних суден будь-якого авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо прибуття на її територію, перебування в її межах та відправлення з неї пасажирів, багажу, екіпажу, вантажу та пошти, зокрема, формальності щодо паспортних, митних, валютних та санітарних заходів будуть застосовуватися до пасажирів, багажу, екіпажу, вантажу та пошти повітряних суден будь-якого авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, під час їх прибуття на згадану територію, перебування в її межах або відправлення з неї.

Невід'ємним елементом у врегулюванні авіаційних відносин між державами є збори та мита. Фінансова частина угоди має передове значення, адже це впливає безпосередньо на економічну ситуацію держави[59].

Будь-які збори за користування кожним аеропортом, включаючи його споруди, технічні й інші засоби та послуги, а також будь-які збори за користування аеронавігаційними засобами, засобами зв'язку та послугами, будуть стягуватися відповідно до ставок, встановлених кожною Договірною Стороною на своїй території. Збори за користування, які стягуються на території однієї Договірної Сторони з повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, повинні бути справедливими, обґрунтованими, недискримінаційними та рівнорозподіленими між категоріями користувачів. Такі збори не будуть вище тих, що стягуються з будь-якого повітряного судна національних авіапідприємств кожної Договірної Сторони, які здійснюють подібні міжнародні повітряні сполучення[59].

Повітряні судна призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони, які здійснюють міжнародні повітряні сполучення, а також їх комплектне обладнання, запаси палива та мастильних матеріалів, бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), що знаходяться на борту цих повітряних суден, будуть звільнятися від сплати всіх мит, зборів за огляд та інших подібних мит або податків після прибуття на територію іншої Договірної Сторони за умови, що таке обладнання та матеріали залишаються на борту повітряного судна до моменту їх вивозу у зворотному напрямку[59].

Також будуть звільнятися від сплати таких мит, податків та зборів з дотриманням положень чинних законів і правил кожної Договірної Сторони, за винятком зборів за надане обслуговування:

-бортові запаси, прийняті на борт на території однієї Договірної Сторони в межах лімітів, встановлених властями згаданої Договірної Сторони, та призначені для використання на борту повітряного судна іншої Договірної Сторони, яке здійснює міжнародне сполучення;

-запасні частини та обладнання, ввезені на територію будь-якої Договірної Сторони для технічного обслуговування чи ремонту повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, які здійснюють міжнародні сполучення;

-паливо та мастильні матеріали, призначені для забезпечення повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, які експлуатуються на договірних лініях, навіть якщо ці запаси використовуються на частині маршруту над територією Договірної Сторони, де вони були прийняті на борт. Може бути висунута вимога, щоб матеріали, вказані в пункті 2 цієї Статті, зберігалися під митним наглядом або контролем.

Комплектне бортове обладнання, а також матеріали, запаси та запасні частини, які знаходяться на борту повітряного судна, що

експлуатується призначеним авіапідприємством будь-якої Договірної Сторони, можуть вивантажуватися на території іншої Договірної Сторони лише за згодою митних властей цієї території. У такому випадку вони можуть бути розміщені під наглядом згаданих властей доти, доки вони не будуть вивезені у зворотному напрямку або не отримають іншого призначення згідно з чинними митними правилами останньої Договірної Сторони. Необхідні документи призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони, включаючи авіаквитки, авіавантажні накладні, а також рекламні матеріали, будуть звільнятися з дотриманням положень чинних законів і правил кожної Договірної Сторони від сплати всіх мит та податків на території іншої Договірної Сторони[59].

Призначені авіапідприємства кожної Договірної Сторони будуть вільно здійснювати продаж повітряних перевезень з використанням своїх власних перевізних документів на території іншої Договірної Сторони безпосередньо та через агентів у місцевій валюті або в будь-якій вільно конвертованій валюті при наявності відповідних дозволів, виданих компетентними властями іншої Договірної Сторони, та з дотриманням положень чинних законів і правил кожної Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона надасть призначеним авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право вільно переказувати суми перевищення доходів, отримані у зв'язку з експлуатацією договірних ліній, над видатками. Такий переказ повинен здійснюватися відповідно до положень угоди, що регулює фінансові відносини Договірних Сторін. У разі відсутності такої угоди або відповідних положень в ній переказ повинен здійснюватися у вільно конвертованій валюті згідно з правилами Договірних Сторін щодо валютного регулювання.

Наступною країною, що має дипломатичний контакт з Україною є Таїланд. Проаналізувавши усі договори, співпрацю та події між Україною та Таїландом слід зазначити, що в більшості співпраця базується на дипломатичних відносинах і має політичний характер, але держави не стоять на місці, вони прагнуть покращувати відносини між собою та сприяти зміцненню вже сформованих стосунків.

Кожна Договірна Сторона має право призначити одне авіапідприємство для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, письмово повідомивши про це іншій Договірній Стороні дипломатичними каналами. Після одержання такого повідомлення інша Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству з мінімальною процедурною затримкою відповідні дозволи на виконання польотів. Кожна Договірна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до чинного національного законодавства своєї держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Договірної Сторони від мит і зборів, крім зборів за надане обслуговування, на повітряні судна, які експлуатуються на договірних лініях призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони, а також на паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, у тому числі двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси (у тому числі продукти харчування, напої і тютюнові вироби), уніформу, необхідне офісне обладнання та документи (бланки авіаквитків для автоматизованого заповнення, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали із зображенням на них товарного знака компанії та звичайні рекламні матеріали, які розповсюджуються призначеним авіапідприємством безоплатно), а також інші предмети, призначені для використання або які використовуються призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони виключно в зв'язку з експлуатацією або обслуговуванням повітряних суден, що здійснюють перевезення на договірних лініях[60].

Призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами. Під час експлуатації договірних ліній призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони бере до уваги інтереси призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони для унеможливлення завдання шкоди перевезенням, які здійснюються ним за

цими маршрутами або на їхній частині. Експлуатація договірних ліній призначеними авіапідрприємствами Договірних Сторін здійснюється таким чином, щоб задовольнити потреби громадськості в перевезеннях за встановленими маршрутами, а першочерговою їхньою метою є надання такої ємності, яка при обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим та обґрунтовано очікуваним потребам у перевезенні пасажирів і вантажу, у тому числі пошти, які відправляються чи прибувають на територію держави Договірної Сторони, яка призначила авіапідрприємство[60].

Призначене авіапідрприємство однієї Договірної Сторони подає на затвердження авіаційним властям іншої Договірної Сторони розклад руху, зазначивши як тип повітряного судна, що використовується, так і його ємність. Розклад руху подається не пізніше тридцяти днів до початку виконання регулярних польотів. Такі вимоги застосовуються також до подальших змін до нього. В окремих випадках за необхідності цей строк може бути скорочено за результатами консультацій між зазначеними властями. Авіаційні власті однієї Договірної Сторони на запит авіаційних властей іншої Договірної Сторони надають їм періодичні або інші статистичні дані, необхідні для перегляду ємності, що надається на договірних лініях призначеним авіапідрприємством першої Договірної Сторони. Такі дані повинні містити всю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, які здійснюються цим авіапідрприємством на договірних лініях, а також інформацію стосовно пунктів відправлення та призначення таких перевезень[60].

Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідрприємству іншої Договірної Сторони право переказувати на територію своєї держави доходи, отримані цим авіапідрприємством на території держави іншої Сторони від реалізації послуг з перевезень на договірних лініях пасажирів, вантажу та пошти, сума яких перевищує видатки. Такий переказ здійснюється за офіційним курсом обміну, проте, якщо офіційний курс валют відсутній, переказ здійснюється згідно з превалюючим ринковим курсом обміну для поточних платежів. Якщо одна Договірна Сторона встановлює обмеження на переказ доходів, отриманих призначеними авіапідрприємствами іншої Договірної Сторони, сума яких перевищує видатки, остання також має правовстановити такі ж самі обмеження по відношенню до призначеного авіапідрприємства цієї Договірної Сторони[60].

Провідну роль у кожній угоді відіграє безпека. Саме за неї держави завжди активно борються та намагаються забезпечити. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями за міжнародним правом Договірні Сторони підтверджують їхнє взаємне зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Без обмеження загального застосування своїх прав і зобов'язань за міжнародним правом, Договірні Сторони, зокрема, діють відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в м. Токіо 14 вересня 1963 р., Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в м. Гаага 16 грудня 1970 р., Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 р., Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, підписаного в м. Монреаль 24 лютого 1988 р., а також до положень будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, якого дотримуються обидві Договірні Сторони. У разі дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, їхніх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надають одна одній допомогу шляхом налагодження взаємодії та вжиття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій. Якщо одна Договірна Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки, зазначених у цій статті, авіаційні власті будь-

якої Договірної Сторони можуть надіслати запит про негайне проведення консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони[60].

Отже, міжнародні двосторонні договори у сфері авіації укладаються між державами дуже часто, практично будь-яка угода є двосторонньою, адже мати однакові права та обов'язки, будучи учасником угоди, хоче мати кожна держава-учасниця. Вищеперераховані угоди були укладені задля того, аби вийти на новий рівень розвитку між державами, забезпечити співробітництво у різноманітних сферах діяльності, дати можливість стати партнерами у нових проектах та досягати спільних цілей.

## ВИСНОВКИ

У ході дослідження вищеперерахованих фактів, проведеного аналізу та в загальному даної теми було сформовано наступні висновки.

Тема розвитку авіаційної сфери в Україні та її міжнародні аспекти надають перспективи розвитку усіх напрямків, що стосуються міжнародного рівня. Найбільш важливим є те, що з кожним роком актуальність авіації, її значимість і роль у формуванні повноцінної та високорозвиненої держави тільки зростає, адже це прямий шлях до співробітництва із зарубіжними державами-членами, що виступають активними учасниками в договорах з Україною. На даному етапі Україна підтримує дипломатичні відносини у сфері авіації майже з усіма державами, які являються її партнерами, проте у деяких випадках доводиться вирішувати конфліктні питання, не втративши при цьому партнерства і не втративши зв'язок з державою.

Участь України у міжнародних угодах у сфері авіації посідає передове місце у розвитку незалежності, цілісності та міжнародному розвитку держави в цілому, а також розвитку окремих сфер, таких як туризм, міжнародний бізнес, економіка, освіта, наука, технічна сфера, транспорт. Проведений аналіз показав, що без домовленостей між державами в авіаційній сфері дуже важко досягти максимального міжнародного розвитку, адже спільне повітряне сполучення дозволяє без перешкод здійснювати перельоти, переправи між країнами і тим самим співпрацювати в більшій кількості напрямків. Було досліджено велику кількість угод з конкретними країнами, проте також було визначено основні аспекти підписання та функціонування різних видів договорів.

Договори, за допомогою яких здійснюються кодифікація і прогресивний розвиток міжнародного права або об'єкт і мети яких становлять інтерес для всіх держав, називають загальними, чи універсальними, багатобічними договорами. Такі договори повинні бути відкритими, тобто в них може взяти участь будь-яка держава. Це означає, що даний вид договору доступний будь-яким бажаючим його підписати країнам, не має особливих вимог та обмежень, що дозволяє державам розвиватися в різних напрямках. Договори за участю обмеженого числа держав іменуються локальними багатобічними, чи регіональними, договорами. Такі договори дозволяють співпрацювати з країнами, які знаходяться в конкретному географічному регіоні мають особливості у наданні прав і обов'язків двом сторонам договору.

Наступними дослідженими договорами були договори з Європейським Союзом. Найяскравішим прикладом являється угода про САП, проте умови підписання та імплементації мають певні особливості, які уповільнюють

ратифікацію угоди. Проте, вона є найголовнішим надбанням майбутнього сфері міжнародного співробітництва з ЄС, адже приєднання до Спільного Авіаційного Простору призведе до відчутних переваг для громадян України та авіаційної інфраструктури і промисловості: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок - зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість.

Двосторонній договір - це якщо правами та обов'язками наділені обидві сторони договору. Тобто кожна Договірна Сторона має однакову кількість прав та обов'язків згідно укладеного договору, регулювання домовленостей відбувається на однаковому рівні. У випадку невиконання прописаних пунктів угоди сторони будуть змушені нести відповідальність однаковою мірою.

Насамперед ними були досліджені такі питання як: проблематика співробітництва України у сфері забезпечення авіаційної безпеки, основні положення Угоди між Україною та Європейський Союз про Спільний авіаційний простір, питання співпраці Європейського Союзу та України у сфері авіації, відкриття авіаційного простору між Україною та Великою Британією, двосторонні договори України щодо авіації, підписання угод з зарубіжними країнами щодо авіаційного транспортування.

У ході проробленої роботи вдалося визначити головні аспекти та функції діяльності користі підписаних угод, як вони впливають на розвиток України і держав-учасниць, а також зрозуміти у якому напрямку потрібно рухатися у міжнародній діяльності України, щоб зміцнити відносини на світовому рівні домогтися ще тіснішої співпраці між державами. У роботі були використані деякі праці політиків та вчених, що працювали або ж працюють в даній галузі міжнародного права. За допомогою цих статей та монографій вдалося встановити зв'язок України та зарубіжних держав у сфері авіації, дослідити діяльність держав, а також зрозуміти проблематику участі України в цих договорах: які дії потрібно виконати, щоб покращити стан авіації, для чого потрібні такі угоди для України, чому з деякими державами поки що не вдалося встановити співробітництво, які головні напрямки діяльності потрібно пере направити в інше русло для досягнення кращого результату, як швидше і ясніше розвинути сфери туризму, економіки, освіти, науки, транспорту, логістики, міжнародного бізнесу.

Робота включає в себе велику кількість дослідницьких методів, що допомогли висвітлити загальну характеристику міжнародних угод у сфері авіації; охарактеризувати участь України у багатосторонніх договорах у сфері авіації; проаналізувати проблематику участі в універсальних договорах; визначити головну мету та ціль участі в регіональних договорах у сфері авіації; розкрити основну ідею договорів між Україною та Європейським Союзом: їх роль та значення для нашої держави; визначити мету та потребу участі України у двосторонніх договорах у сфері авіації та авіаційної політики; дати характеристику місця і ролі України як незалежної держави у міжнародних договорах щодо авіаційного простору та міжнародного співробітництва у цій сфері; дослідити основні проблеми, з якими стикається Україна при підписанні угод щодо авіаційного простору між державами. А також наукові методи, що забезпечили вивчення динаміки, характеристики та значення позиції України щодо участі в міжнародних угодах про повітряний простір та авіації в цілому, здійснення аналізу всіх угод, у яких Україна виступає активним учасником серед інших держав, проведення загального аналізу інформації, що застосовувалася в роботі, пояснення деяких аспектів участі в угодах сторін підписання, а також класифікація угод та договорів за їх структурою і характеристикою.

Враховуючи всі вищепераховані фактори можна сказати, що Україна знаходиться на високому рівні розвитку у сфері міжнародної авіації, співпраця з багатьма зарубіжними країнами дає свої плоди, що позитивно впливають на розвиток усіх сфер, яких може стосуватися авіація, укладені угоди забезпечують співробітництво на законодавчому та міжнародному рівнях, але попереду ще багато факторів, які дозволяють прагнути досягти ще більших висот, підписати ще більше договорів та забезпечити якомога

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток / О. М. Антипенко. – Монографія, 2020. – 440 с.
2. Міжнародна організація цивільної авіації [Електронний ресурс] // Офіційний сайт міністерства МІУ. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>
3. Міжнародна організація цивільної авіації [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text)
5. Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) [Електронний ресурс] // Офіційний сайт МІУ. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/evropeyska-konferenciya-civilnoi-aviacii-ekca.html>
6. Діяльність Євроконтролю [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДСУ. – Режим доступу: [https://avia.gov.ua/newavi-diia\\_concept-blockspace/](https://avia.gov.ua/newavi-diia_concept-blockspace/)
7. Євроконтроль [Електронний ресурс] // Офіційний сайт МІУ. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/evrokontrol.html>
8. Євроконтроль [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
9. Договір з відкритого неба [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_316#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_316#Text)
10. Договір про відкрите небо [Електронний ресурс] // Сайт Українформ. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/tag-dogovir-pro-vidkrite-nebo>
11. Діяльність ОБСЄ [Електронний ресурс] // Режим доступу: [https://niss.gov.ua/sites/default/files/2013-12/0312\\_dopovid.pdf](https://niss.gov.ua/sites/default/files/2013-12/0312_dopovid.pdf)
12. Договір про відкрите небо [Електронний ресурс] // Сайт Словоділо. – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/tag/dogovir-pro-vidkrite-nebo>
13. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний



- сайт ВРУ. – Режим доступу:  
[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_743#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_743#Text)
14. Євроінтеграція [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegratsiya/>
  15. Підписання угоди про спільний авіапростір [Електронний ресурс] // Сайт Словоділо. – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2021/02/12/novyna/polityka/pidpysannya-uhody-pro-spilnyj-aviaprostir-znovu-vidkladayetsya>
  16. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
  17. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс] // Сайт ООН. – Режим доступу: <https://tfig.unece.org/RUS/contents/chicago-convention.htm>
  18. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс] // Головний правовий портал України . – режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU44K19R.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU44K19R.html)
  19. Міжнародне повітряне право [Електронний ресурс] // Документ. – Режим доступу: [https://kmeep.law.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mizhn.\\_povitr.\\_pr.pdf](https://kmeep.law.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mizhn._povitr._pr.pdf)
  20. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. / В. Д. Бордунов. - М. НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006
  21. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995>
  22. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995>
  23. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2010 р. №216 // Офіційний вісник України. - 2010. - № 63.
  24. Конвенция о международной гражданской авиации [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
  25. Міжнародна організація цивільної авіації [Електронний ресурс] // Офіційний сайт МІУ. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html?PrintVersion>
  26. Історія ІКАО та Чиказької Конвенції [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ІКАО. – Режим доступу: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/RU/default.aspx>
  27. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Офіційний вісник України. 2004. № 40.
  28. История ИКАО и Чикагской конвенции [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ІКАО. – Режим доступу: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/RU/default.aspx>.
  29. Resolution A32-20 (Development and Elaboration of an Appropriate Long Term Legal Framework to Govern the Implementation of GNSS) [Електронний ресурс] // Резолюція ІКАО. – Режим доступу:

<https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2032nd%20Session/resolutions.pdf> (accessed: 18.05.2020)

30. Малеев Ю.Н. Будущее Чикагской конвенции 1944 г. // Международное право. International Law. 2008. № 2(34)
31. Співдружність Незалежних Держав [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
32. Співдружність Незалежних Держав [Електронний ресурс] // Офіційний сайт МІОУ. – Режим доступу: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_2865](https://minjust.gov.ua/m/str_2865)
33. Україна і угоди з СНД [Електронний ресурс] // Сайт Укрінформ. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3083937-ukraina-vijsla-z-cotiroh-aviacijnih-ugod-snd.html>
34. Україна в угодах з СНД [Електронний ресурс] // Сайт Європейська правда. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2021/02/23/671330/>
35. Угоди з СНД [Електронний ресурс] // Сайт Слово і діло. – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2021/02/23/novyna/polityka/prezydent-vyviv-ukrayinu-dvoh-uhod-snd>
36. Скасування угод з СНД [Електронний ресурс] // Сайт Еспресо. – Режим доступу: <https://espresso.tv/news/2020/08/19/ukrayina-skasovala-nyzku-ugod-u-gam-kakh-snd-cherez-poloty-rosiyskykh-aviakompaniy-do-okupovanogo-krumu>
37. Вихід України з угод з СНД [Електронний ресурс] // Сайт Военна сторінка. – Режим доступу: <https://www.ukrmilitary.com/2020/08/civil-aviation.html>
38. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейським Співтовариством та їх державами-членами [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_012#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_012#Text)
39. Угода про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] // Сайт Політичні думки. – Режим доступу: <https://www.dw.com/uk/yaku-koryst-ukraini-prynese-spilnyi-aviatsiinyi-prostir-z-ies/a-57149132>
40. Угода про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] // Сайт EUкраїна. – Режим доступу: [https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/PRINT\\_ukr\\_zvit\\_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector\\_EWB.pdf](https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/PRINT_ukr_zvit_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector_EWB.pdf)
41. Євроінтеграція [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegratsiya/>
42. Підписання угоди про САП [Електронний ресурс] // Офіційний сайт МІУ. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisannya-ugodi-pro-sap-ta-implementaciya-zakonodavstva-yes-u-galuzi-transportu-zalishayutsya-prioritetami-dlya-ukrayini-vladislav-kriklij>
43. Угода про «відкрите небо» [Електронний ресурс] // Сайт Укрінформ. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3195299-ugoda-pro-vidkrite-nebo-z-es-na-pocatku-berezna-se-ne-bude-gotova-do-pidpisanna-kuleba.html>
44. Єдине Європейське небо [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС.

- Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
45. Підписання угоди про «відкрите небо» [Електронний ресурс] // Сайт Економічна правда. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2021/04/8/672808/>
46. Умови для підписання угоди про «відкрите небо» [Електронний ресурс] // Сайт Захід.нет. – Режим доступу: [https://zaxid.net/ukrayina\\_vikonala\\_vsi\\_umovi\\_dlya\\_ugodi\\_pro\\_vidkrite\\_nebo\\_z\\_yevrosoyuzom\\_n1514429](https://zaxid.net/ukrayina_vikonala_vsi_umovi_dlya_ugodi_pro_vidkrite_nebo_z_yevrosoyuzom_n1514429)
47. Угода про Спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua>
48. Спільний авіаційний простір з ЄС [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Представництва України при ЄС. – Режим доступу: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/yaku-korist-ukrayini-prinese-spilnij-aviacijnij-prostir-z-yes>
49. Кравченко С.Р. Міжнародно-правове регулювання припинення міжнародних договорів: теорія і практика [Текст] : монографія / С. Р. Кравченко ; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. - К. : LAT & K, 2010.
50. Угода про повітряне сполучення між Україною та Іраном [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/528\\_007#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/528_007#Text)
51. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/364\\_001#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/364_001#Text)
52. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/051\\_016#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/051_016#Text)
53. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792\\_083#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_083#Text)
54. Угода між Урядом України та Урядом Індії про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/784\\_012#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/784_012#Text)
55. Угода між Урядом України та Урядом Індії про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/356\\_021#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/356_021#Text)
56. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Держави катар про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/634\\_005#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/634_005#Text)
57. Угода між Урядом України та Урядом Китайської Народної Республіки про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/634\\_005#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/634_005#Text)
58. Українсько-китайські відносини [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)
59. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Корея про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156\\_051#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156_051#Text)
60. Угода між Урядом України та Урядом Королівства таїланд про повітряне сполучення [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ДАСУ. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/410\\_005#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/410_005#Text)

