

СУЧАСНА СИСТЕМА МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Білоцький С. Д.*

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ УКЛАДАННЯ УГОД ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР З ЄС

Стаття присвячена аналізу створення ЄС спільних авіаційних просторів з третіми державами. Проаналізовано ряд чинних угод такі, як СЕН ЄС – Балкани, угода про «Відкрите небо» з США. Розглянуто перспективи укладання аналогічної угоди з Україною.

Ключові слова: право ЄС, лібералізація повітряного сполучення, угода про «Відкрите небо», спільний авіаційний простір.

This article analyzes the creation of the EU common aviation areas with third countries. We analyze a number of existing agreements such as the EU-Balkans JES, an agreement on the «Open Sky» with the United States. The prospects for the conclusion of a similar agreement with Ukraine are studied.

Key words: EU law, the liberalization of air transport, the agreement on the «Open Sky», a common aviation area.

Стаття посвячена аналізу створення ЄС спільних авіаційних просторів з третіми державами. Проаналізовано ряд діючих угод такі, як ОЕН ЄС-Балкани, угода про «Відкрите небо» з США. Розглянуто перспективи укладання аналогічної угоди з Україною.

Ключевые слова: право ЕС, лібералізація повітряного сполучення, угода про «Відкрите небо», спільний авіаційний простір.

Питання участі України у спільних з Європейським Союзом (ЄС) структурах є дуже важливим для нашої держави, як з політичного, так і економічного боків, однією з таких структур є «Спільний повітряний простір». Доволі доречним є провести на сучасному етапі правовий аналіз етапів його створення, сучасного стану та перспектив для України і її авіакомпаній.

Основи правового регулювання міжнародних повітряного сполучення в рамках ЄС були закладені ще в Договорі про заснування Європейського Економічного співтовариства (ЄЕС), підписаному в Римі в 1957 р. який містив спеціальний розділ, присвячений свободі надання послуг в галузі транспорту. Реальний прогрес в лібералізації регулювання повітряного сполучення в рамках ЄЕС намітився в кінці 1987 р., коли Радою ЄЕС був прийнятий так званий перший «пакет» документів з даного питання. Активізація діяльності Ради може бути пояснена причинами як економічного, так і правового характеру. Жорстка конкуренція з боку американських авіакомпаній змусила ЄЕС приступити до ви-

* кандидат юридичних наук, асистент кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

роблення нової транспортної політики і стратегії відносно польотів і перевезень всіма видами транспорту на європейському континенті. Поетапно і методично ЄС створював «єдиний повітряний простір», відкритий для «авіаперевізників Співтовариства» на засадах конкуренції і свободи ринку авіаперевезень.

В результаті лібералізації правового регулювання доступу до ринку авіаперевезень в рамках ЄС було знайдений розумний баланс між режимом «відкритого неба» і можливістю забезпечувати інтереси суспільства і держави. Так, регулювання доступу до ринку в цілому засновано на повній свободі авіаперевізників Співтовариства в користуванні всіма комерційними правами на будь-яких повітряних лініях всередині ЄС. Разом з тим, воно дозволяє державам-членам ЄС вирішувати наступні найважливіші задачі:

- а) забезпечення регулярних авіатранспортних зв'язків з регіонами, перевезення в які є явно збитковими через географічне або економічне положення даних регіонів;
- б) запобігання невикористаній конкуренції на деяких повітряних лініях і тимчасова підтримка дрібних, новоутворених авіакомпаній;
- в) захист навколишнього середовища від шкідливої дії цивільної авіації;
- г) усунення проблеми перевантаженості аеропортів і інших об'єктів авіаційної наземної інфраструктури;
- д) підтримка на необхідному рівні безпеки польотів.

Внормувавши внутрішній авіаційний ринок, ЄС в рамках спільної зовнішньої політики почав створювати «Спільне європейське небо» (European Common Aviation Area (ЕСАА, ССН) з державами, що не є членами ЄС. З цією метою 10 березня 2004 р. Європейський парламент та Рада ЄС прийняли низку регламентів. Першим з них є регламент № 549/2004 «Встановлення структури створення ССН». Регламент встановлює загальні рамки ССН. В ст. 1 регламенту визначено, що метою ССН є відповісти на сучасні вимоги безпеки та збільшити ефективність повітряного руху в Європі. На виконання цих цілей передбачається до 31 грудня 2004 р. встановити узгоджений базис для існування ССН. В той же час ССН не має жодним чином зачепити суверенітет держав-членів стосовно їх повітряного простору. Крім того ст. 7 передбачає, що до ініціативи з ССН можуть приєднатися і треті держави, що розташовані в Європі. Передбачається створення Європейською Комісією спеціальної структури, яка матиме повноваження на розробку імплементаційних правил для втілення нової системи організації повітряного руху та надання аеронавігаційних послуг у верхньому повітряному просторі. Загальні регуляторні рамки охоплюють чотири напрямки: правові засади, організація повітряного простору, надання аеронавігаційних послуг та інтеропераційність. Ці правові рамки вимагають на національному рівні незалежне забезпечення функцій регулювання та надання аеронавігаційного обслуговування [1, р. 1-8].

Наступним є регламент № 550/2004 «Надання послуг з аеронавігаційного обслуговування (АНО) в умовах ССН». Критерії та стандарти з надання послуг АНО в умовах ССН базуються на поточному рівні організацій, але не виключається можливість для створення більш інтегрованих систем. Це має сприяти безпечному та ефективному наданню послуг АНО в Спільному європейському авіаційному просторі на умовах гармонізованого дотримання спільних вимог та послуг АНО. Ст. 2 визначає завдання національних спостережних органів з нагляду за дотриманням правил, організації, інспектування та аналізу задовільного дотримання правил. Згідно ст. 4 набувають чинності вимоги ESARRs з контролю за безпекою в повітрі, на основі яких має функціонувати ССН [2, р. 10-19].

Регламентом № 551/2004 «Організація та використання повітряного простору в умовах ССН (Регулювання повітряного простору)» передбачалося, що ЕСАА має будуватися

на умовах встановлених європейськими правовими актами та встановлювати технічні аспекти функціонування ССН [3, р. 20-24]. В свою чергу Регламент № 552/2004 врегулює питання інтеперабельності європейської інфраструктури з управління повітряних рухом [4, р. 26-42]. Дещо пізніше на їх основі було прийнято регламент 2006/2005, що встановив спільні вимоги до надання аеронавігаційного обслуговування та регламент 2150/2004, що встановив спільні правила для гнучкого використання повітряного простору. Питання спрощення регулювання авіаційних перевезень між Європейським Союзом (ЄС) та іншими країнами стало одним з шляхів співпраці ЄС з сусідніми країнами, країнами, що претендують на членство в ЄС та найбільшими торговельними партнерами [5].

В першу чергу, після довгої процедури переговорів у 2006 р. було уклало «Багатосторонню угоду між Європейським співтовариством і його державами-членами та Республікою Албанією, колишньою югославською Республікою Македонія, Боснією і Герцеговиною, Республікою Болгарія, Республікою Хорватія, Республікою Ісландія, Королівством Норвегія, Румунією, Сербією, Чорногорією і Адміністрацією Тимчасової Місії ООН в Косово про створення Спільного повітряного простору Європи» (далі Угода про ССН ЄС – Балкани) [6, р. 3-46], за якою до 2010 р. передбачається утворення ЕСАА в складі перерахованих вище країни та ЄС. Проте перші кроки з лібералізації на шляху до ЕСАА, були зроблені на початку 2006 р., коли країни Балкан уклали ряд «горизонтальних угод» з ЄС, відмінюючи пункти про національну приналежність авіакомпаній з своїх двосторонніх угод з країнами-членами ЄС. Це дозволило будь-якій авіакомпанії ЄС літати до країн-учасниць Угоди про ССН ЄС – Балкани з будь-якого аеропорту в ЄС. Потреба в таких угодах виникла через визнання Судом ЄС такими, що порушують принципи спільного ринку ЄС умови 68 угод третіх країн з державами-членами ЄС в яких встановлювався національний принцип належності авіакомпаній. Через це було прийнято нові регламенти ЄС (EC regulation (№ 847/2004) [7, р. 7-17]. Проте оскільки ці «горизонтальних угод» не допускають компанії СС на внутрішні повітряні маршрути Балканських країн, не підвищують безпеку, не торкаються місткість літаків, їх вплив на повітряний рух залишався обмеженим.

Угода про ССН ЄС – Балкани вкладалася в політику *acquis communautaire* ЄС і угоди про Європейський економічний простір (European Economic Area) створеної в 1994 р. ЕСАА торкається лібералізації авіаційних перевезень, дозволивши будь-якій авіаційній компанії з держав-учасниць ЕСАА здійснювати перельоти між будь-якими аеропортами держав-учасниць ЕСАА, включно з можливістю здійснювати внутрішні польоти. З цією метою в Угоді передбачається застосування для учасників ЄС *acquis* в авіаційній сфері яка включає в себе:

- законодавство, щодо лібералізації доступу до ринку, транспортні права та плати за використання;
- регулювання використання аеропортових земель і розподіл слотів;
- безпеку польотів;
- правила конкуренції та державної допомоги;
- *acquis*, пов'язані з керуванням повітряним рухом і ССН;
- екологічні стандарти та права споживача, що мають відношення до авіації.

Після ратифікації та імплементації Угоди про ССН ЄС – Балкани до 2010 р. Балкани стануть частиною повністю інтегрованого ринку повітряних послуг для 500 мільйонів осіб, що охоплює європейський континент з щорічним товарообігом в 120 мільярдів євро і приблизно 30 % світового повітряного руху.

Угода про СЄН ЄС – Балкани складається з загальної багатосторонньої рамкової угоди, яка стосується всіх учасників, ряду протоколів, що стосуються певних країн і визначають вимоги до них та додатків які містять вимоги законодавчих актів ЄС, які мають бути прийняті країнами. Виконання угоди складається з трьох стадій. На першій стадії мають бути лібералізовані 3 і 4 «свободи повітря» в сенсі Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.), що означає на практиці право всіх авіакомпаній зареєстрованих та ліцензованих в країнах-учасницях ЕСАА літати та перевозити вантажі та пасажирів по цих країнах без жодних часткових чи повних обмежень.

На другій стадії відбудеться лібералізація 5 «свободи повітря», що дозволить авіакомпаніям збирати в сфері дії ЕСАА пасажирів чи вантажі, що прямують на територію третіх країн. Перед тим як країна-учасниця зможе приступити до другої стадії ЕСАА має бути виконаний базовий пакет авіа *acquis*, який має відношення до правил безпеки. Третя стадія включає лібералізацію «свобод повітря», що залишилися та повне переміщення авіації у *acquis*. Не встановлено жодних часових нормативів для проходження першої чи другої стадій, і кожна країна-учасниця може йти цим шляхом власним темпом.

Перевагами Угоди про СЄН ЄС – Балкани є:

по-перше, прийняття європейських стандартів і правил в області безпеки, конкуренції, соціальної політики і прав пасажирів;

по-друге, відкриття єдиних ринкових можливостей для авіаційної промисловості. Угода сприятиме підготовці країн Південно-східної Європи до вступу в ЄС.

Проте через слабку економічну та технічну базу місцевих авіакомпаній прийняття високих європейських стандартів з безпеки та лібералізація ринку стали причиною швидкого банкрутства найбільших балканських авіакомпаній, зокрема сербської JAT [8], хоча споживачі отримали більш дешеві перевезення через ліквідацію монополістів на ринку авіаперевезень та вільну конкуренцію.

Дещо іншою, проте такою, що теж лібералізує ринок трансатлантичних авіаперевезень є т. з. угода про «Відкрите небо» (*Open scuses*) від 30 квітня 2007 р., яку ЄС уклав з США [9, р. 4-41]. Чинності вона набула 30 березня 2008 р. Її сенс полягав в лібералізації трансатлантичних перельотів, і в перспективі вона має привести до створення спільного авіаційного простору між ЄС та США. Саме питання лібералізації правил польотів між США і ЄС було піднято в 1998 р., коли Європейська Комісія порушила справу проти восьми країн-членів ЄС (Данії, Швеції, Фінляндії, Бельгії, Люксембургу, Австрії, Німеччини і Великобританії), звинувативши їх в тому, що уклавши окремі двосторонні угоди з США в галузі цивільної авіації вони порушили закони ЄС про єдиний європейський ринок і спільну зовнішню політику. 5 листопада 2002 р. Суд ЄС своїм рішенням визнав ці угоди такими, що суперечать законодавству ЄС і встановив, що вони повинні бути замінені спільною угодою ЄС – США [10]. На рейси між США і Європою, об'єм яких складає \$18 млрд. в рік, припадає 60 % міжнародного авіасполучення в світі. Передбачається, що нова угода вже через п'ять років призведе до збільшення пасажирських авіаперевезень через Атлантику на одну третину – до 73 млн. пасажирів в рік. Угода про «Відкрите небо» замінила попередні угоди про трансатлантичне авіасполучення типу «Бермуди-II». Угода торкається пасажирських авіакомпаній, що здійснюють як регулярні, так і чартерні рейси. В ній як і інших угодах про «Спільне небо» передбачає надання можливості літакам всіх європейських компаній здійснювати рейси в США з будь-якої країни-члена ЄС, а американським авіакомпаніям можливість вільно обирати пункти призначення в державах-членах ЄС без обмежень на кількість рейсів, літаки, що використовуються, маршрути або ціни. Вона також створить конкуренцію в лондонському аеропорті Хітроу, де досі право

на посадку мали лише два британських і два американських авіаперевізника. Раніше літати до США могли тільки авіакомпанії країн, які мали окремі угоди про це. Суттєвою перевагою США є те, що за Угодою ЄС – США американські авіакомпанії отримали право каботажного перельоту через кілька аеропортів різних країн-членів ЄС (наприклад рейс Вашингтон – Париж – Лондон), що за угодою прямо заборонено європейським компаніям у США. Крім того для авіакомпаній зареєстрованих в США знято певні обмеження на нічні перельоти над територією держав-членів ЄС. В той же час європейські авіакомпанії отримали можливість брати участь в програмі «Літай Америка» («Fly America»). Ця програма дозволить їм перевозити офіційних осіб США, яким до цього дозволялося користуватися виключно послугами американських авіакомпаній, а також виконувати окремі вантажні авіарейси в США. Також угода передбачає більш активне розповсюдження таких видів співробітництва як франчайзинг і брендінг.

На практиці це означає, що авіакомпанії отримують можливість здійснювати трансатлантичні рейси, поза такими великими аеропортами, як британський Хітроу і німецький Франкфурт, вартість послуг в яких значна, і за рахунок економії перевізники зможуть дещо знизити вартість авіаквитків. Крім того доступ до найбільших аеропортів отримає більша кількість авіакомпаній. Наприклад, за угодами Бермуди-II в лондонський Хітроу можуть літати із США тільки літаки авіакомпаній British Airways, Virgin Atlantic, American Airlines і United Airlines. За угодою про «Відкрите небо» подібні обмеження знімаються, проте за нею не передбачається створення найбільших аеропортах додаткових терміналів і злітних смуг для нових літаків.

Крім того угодою передбачається можливість взаємного інвестування у статутні фонди авіакомпаній. Проте за чинним з 1938 р. американським законодавством іноземці не можуть володіти більше 25% голосуючих акцій авіакомпаній і не можуть допускатися до органів управління. В ЄС іноземці можуть володіти до 49% загальної кількості акцій компаній. Згідно угоди про «Відкрите небо», компанії з ЄС зможуть придбавати більше 50% не голосуючих акцій в американських перевізниках, а фірми із США не зможуть купувати в європейських авіакомпаніях більш, ніж 25% голосуючих акцій.

Через неповну лібералізацію ринку авіаперевезень угодою про «Відкрите небо» США та ЄС домовилися продовжити переговори після набуття чинності угодою в 2008 р. Планується проведення принаймні двох їх етапів: на першому – має вирішитися питання збільшення розміру участі капіталів з ЄС в статутному фонді американських авіакомпаній, а на другому – взаємний доступ авіакомпаній ЄС і США до внутрішніх маршрутів авіаперевезень, що має стати завершальною фазою перемовин про «Спільне небо». З метою стимулювання переговорів держави-члени ЄС вказують на можливість призупинення деяких додатків до угоди, зокрема певного скорочення права американських авіаперевізників здійснювати рейси до будь-якого аеропорту ЄС, у разі не укладання подальших угод до 2013 р. Підсумком цих переговорів має стати «Вільний авіаційний простір» (Open Aviation Area) між ЄС і США. В ньому мають вільно циркулювати інвестиції і без будь-яких обмежень здійснюватись рейси європейських і американських авіакомпаній.

Значною проблемою для ЄС в галузі лібералізації авіаційних перевезень залишається перспектива укладання угод про «Спільне небо» з Росією і Китаєм, причому угода з Китаєм зараз стоїть на другому місці через його більшу географічну віддаленість. На шляху лібералізації авіаринку з Росією стоять, по-перше, чинні двосторонні угоди з державами-членами ЄС, які встановлюють національне обмеження на авіарейси до Росії та так званий «збір за користування трансибірськими повітряними маршрутами» (ТСМ), який

авіаперевізники з ЄС сплачують «Аерофлоту» з 1970-х років [11]. Розмір цього збору, наприклад в 2003 р. склав 250 млн. євро [12]. Досить спірним є сам факт встановлення цього збору, оскільки в ст. 15 держави-учасниці Чиказької конвенції 1944 р., в тому числі і СРСР (тепер Росія), зобов'язалися не встановлювати зборів за сам факт використання власним повітряним простором, а лише за надані аеронавігаційні послуги [13]. В той же час росіяни виправдовуються, що цей збір встановлено не міждержавною угодою, а угодою господарюючих суб'єктів: «Аерофлоту» та авіакомпаній з ЄС. Проте 24 листопада 2006 р. Росія підписала протокол «Узгоджених принципів модернізації існуючої системи використання трансибірських маршрутів», за якою взяла на себе зобов'язання до 2013 р. модернізувати систему розрахунків за ТСМ таким чином, щоб вона відповідала принципам прозорості, прив'язки до реальних витрат і була не дискримінаційною для іноземних авіаперевізників [14]. Тобто фактично Росія погоджується скасувати плату за ТСМ, що відкриває перспективи для укладання угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС.

Якщо торкатися безпосередньо Угоди про створення спільного авіаційного простору між ЄС і Україною (далі Угода про САП), то треба вказати наступне. В даний час відносини між Україною та ЄС регулюються «Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС», на виконання її положень Кабінетом Міністрів схвалюється План дій «Україна – ЄС». За результатами Десятого засідання Комітету з питань співробітництва між Україною та ЄС дію останнього Плану дій було продовжено на один рік. План заходів щодо виконання у 2008 році Плану дій Україна – ЄС затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 06. 08. 2008 р. № 1072-р. [15]. Після свого укладання Угода САП стане логічним продовженням політики ЄС з лібералізації в галузі авіаційних перевезень. В той же час Україна навіть ще не ставши державою-членом ЄС може вийти до спільного повітряного простору ЄС. Наразі, як це було і з Балканськими країнами, Україна має двосторонні авіаційні угоди з 25 країнами-членами ЄС [16]. Першим кроком, у напрямку лібералізації авіаційного простору, за аналогією з угодою з країнами південно-східної Європи, стало укладання 1 грудня 2005 р. т. з. «горизонтальної угоди» – «Угоди між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення» [17]. Головним у цій угоди є ст. 2, яка передбачила внесення змін до двосторонніх міждержавних авіаційних угод укладених Україною з країнами-членами ЄС, щодо визначення авіакомпаній, з боку держав-членів ЄС за якими ними є:

1) авіапідприємство засновано на території держави-члена, яка його призначила, відповідно до Договору про заснування Європейського Співтовариства, авіапідприємство має чинну ліцензію на здійснення перевезень згідно з нормами права ЄС;

2) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством, здійснюється і підтримується державою-членом, відповідальною за видачу сертифіката експлуатанта, а у призначенні вказані відповідні авіаційні власті;

3) авіапідприємство належить на умовах володіння повним або контрольним пакетом акцій та контролюється державами-членами та/або громадянами держав-членів, та/або Ліхтенштейну, Ісландії, Швейцарії, та/або громадянами цих держав [17].

Відповідно «горизонтальна» угода не замінюючи існуючі двосторонні угоди, зняла в них національні обмеження, щодо авіаційних послуг між державами-членами ЄС та Україною які, як вказувалося вище, згідно рішення Суду ЄС суперечать нормам права ЄС. Тобто, ця угода стала спільним внесенням змін до двосторонніх угод про авіаційне сполучення укладених Україною з країнами-членами ЄС, з метою переведення їх у відповідність з новими вимогами права ЄС. І певним корком на шляху до утворення Спільного повітряного простору: авіакомпанії ЄС отримали змогу літати до аеропортів України не

лише з країн де вони зареєстровані, а і з інших країн-членів ЄС, тобто Україна визнала існування спільного ринку авіаційних перевезень в ЄС.

Тоді ж було започатковано двосторонні консультації щодо підготовки спільної угоди про поглиблену співпрацю в галузі авіації, яка, з огляду на розвинуту авіаційну промисловість та значний транзитний потенціал України, має передбачати поступову інтеграцію авіаційної галузі України в спільний авіаційний простір ЄС, в рамках якого планується передбачити можливий механізм сертифікації продукції українських авіа виробників, що є життєво необхідним Україні, яка має розвинену авіаційну промисловість, якій має відкритися значний європейський ринок.

Європейська Комісія (ЄК) на підставі рішення (COM (2005) 451) від 29 вересня 2005 р. про «Створення Спільного авіаційного простору з Україною» подала до Ради ЄС на затвердження проект відповідного мандату на проведення переговорів з Україною щодо підготовки та укладення широкомасштабної угоди в галузі авіації. Початок переговорів щодо утворення спільного авіаційного простору стали черговим кроком на шляху виконання Плану дій Україна – ЄС. За цим документом, на думку ЄК, вкрай важливим елементом усієї системи взаємовідносин України і ЄС в авіаційній сфері є готовність України повністю прийняти Єдині авіаційні вимоги (JAR), набути повноправного членства в Об'єднаній авіаційній адміністрації (JAA), кандидатом в члени якої Україна була з 2001 р. та бажання набути членства у створеній в 2004 р. Європейській агенції з авіаційної безпеки (EASA). Відповідно Україна адаптує своє законодавство до європейських стандартів, а також імплементує велику частину європейського авіаційного *acquis communautaire* [18]. За попередніми оцінками ЄК, Україна на загал відповідала основним вимогами членства в JAA. Однак остаточне рішення про можливість вступу України до цієї міжнародної організації так і не було прийнято до її трансформації в січня 2007 р. до складу EASA.

Безпосередній мандат на початок переговорів з Україною, щодо створення спільного авіаційного простору було надано ЄК Радою ЄС 12 грудня 2006 р. У жовтні 2007 р. Президент України уповноважив Уряд України вступити у переговорний процес, перший раунд якого відбувся 3 грудня 2007 р. Обидві сторони вирішили просунути далі у відносинах у сфері цивільної авіації шляхом укладання широкомасштабної угоди, яка об'єднає їх авіатранспортні ринки і створить основи для комерційної діяльності авіапідприємств обох сторін на основі спільних правил. Передбачається поступова лібералізація ринків, співпраця України з авіаційними структурами ЄС і створення для всіх комерційних структур дружнього середовища для ведення бізнесу. За проектом угоди, що ЄС запропонував Україні наша країна мала в односторонньому порядку перейти на європейські норми регулювання авіаринку, як це сталося і у випадку з Балканськими країнами в 2006 р. Українська позиція полягає в проведенні переговорів по чотирьох основних напрямках – доступ до ринку, промислова співпраця в царині авіації, управлінні повітряним рухом і безпека польотів. Відповідно, з укладанням чотирьох угод інтеграційного характеру. Причому робити це потрібно не синхронно, з цією метою створено чотири робочі групи [20]. Наприклад, спочатку погоджувати правила льотної придатності, добитися визнання українських сертифікатів країнами ЄС, щоб відкрити європейський ринок вітчизняній авіа-техніці. В разі простого прийняття Україною пропозиції ЄС ми станемо не рівноправним партнером в авіа секторі, а лише приєднаємося до вже існуючих правил і нормативів, добровільно відкривши свій ринок потужним конкурентам з ЄС.

За результатами другого туру переговорів Україна і ЄС досягли згоди щодо:

1) повного застосування в Україні та ЄС стандартів ІКАО з безпеки польотів та виконання плану дій для покращення нагляду за безпекою польотів, наданого Україною сторонами ЄС;

2) подальшої гармонізації стандартів безпеки польотів в Україні з вимогами ЄС через укладення Угоди про САП, включаючи встановлення необхідних взаємовідносин між Державною авіаційною адміністрацією та Європейським Агентством з безпеки польотів [21].

Українська сторона висловила бажання до більш тісної співпраці з Комітетом з безпеки польотів. Також досягли згоди, що угода про САП вступить в дію протягом певних перехідних періодів. Крім того Україна запропонувала змінити саму структуру Угоди. У відповідь на запит української сторони щодо застосування Угоди про САП до третіх країн, було надано роз'яснення, що Угода про САП не матиме жодного зовнішнього впливу та повністю поважатиме права і зобов'язання обох Сторін відповідно до інших міжнародних угод та участі у міжнародних організаціях. З цього приводу досить цікавим є те, що Україна вже є стороною подібної угоди: «Про цивільну авіацію та про використання повітряного простору» від 25 грудня 1991 р. [22], яка діє в рамках країн СНД. Згідно цього документу наша країна визнає, що кожна держава, володіє повним і винятковим суверенітетом над своїм повітряним простором, але «повітряний простір Договірних держав, а також районів відкритого повітряного простору, де, згідно з міжнародними угодами, обслуговування повітряного руху покладено на колишній Союз РСР, в цілях організації, виконання польотів і управління повітряним рухом повітряних судів, розглядається як Єдиний повітряний простір». Тому викликає питання, як Єдиний авіаційний простір в СНД буде співвідноситися з Спільним авіаційним простором в рамках ЄС.

Не дивлячись на згадані проблеми сама ідея «Спільного європейського неба» є дуже доречною, оскільки авіаційний світ рухається шляхом інтеграції, і треба прилаштовуватись до його правил, щоб в підсумку не залишитися поза ним або йти в останніх рядах, як це сталося з приєднанням до Світової організації торгівлі, коли умови Україні диктували майже всі країни світу, які вже були членами СОТ. Що дасть Україні угода про спільний авіаційний простір? Передусім, у нас будуть діяти ті ж стандарти безпеки, що і в ЄС. Також будуть обов'язковими єдині правила оплати за користування аеропортами та повітряним простором. Україна гарантовано отримає доступ до європейської системи супутникової навігації «Галілео». Не лише Київ, Львів чи Одеса, а й деякі інші українські міста отримають регулярний пасажирський авіазв'язок із містами Європи, зросте торговельний обмін з ЄС.

Таким чином, на даний момент можна зафіксувати тенденцію до розширення т. з. відкритого повітряного простору. Такою на даний момент вважається частина земної атмосфери, розташована за зовнішньою межею територіального моря прибережних держав і, отже, що не входить до складу території якої б то ні було країни. Згідно ст. 2 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р. і п. 1-б ст. 87 Конвенції ООН по морському праву 1982 р. на відкритий повітряний простір або міжнародний повітряний простір розповсюджується свобода польотів всіх держав. Разом з тим, в міжнародному праві встановлений принцип повного суверенітету держав над повітряним простором в межах своєї території. Саме в цьому контексті Договір про САП можна вважати деяким розширенням відкритого повітряного простору – в тому значенні, що вільніший режим польотів встановлюється над територією все більшого числа держав, проте звичайно свобода польотів в СЕН має відмінності від свободи польотів над відкритим морем. Поза сумнівом, це є характерною тенденцією в умовах глобалізації миру, встановлення більш тісних і вільних взаємозв'язків між різними його частинами.

Ми можемо зазначити, що існує, так би мовити, перелік стандартів, яких намагається триматися ЄС при укладанні з іншими країнами угод про «Спільне небо», який міститься в спільних регламентах Європейського парламенту та Ради ЄС від 10 березня 2004 р. Без-

посередні переговори з зацікавленими державами від імені ЄС проводить Європейська Комісія, і вже під час саме цих переговорів, виробляється спільний текст угоди про «Спільне небо». Звичайно під час цих переговорів мова не йде про відмову держав від свого суверенітету над повітряним простором, це підкреслюється в угодах про «Спільне небо», а лише про свободу пересування. На даний момент ЄС уклало такі угоди з країнами балканського регіону, Ісландією і Норвегією. З США укладено угоду про «Відкрите небо», що за своїми головними положеннями відповідає т. з. «горизонтальній угоді», яка укладена 2005 р. з Україною. Проте якщо угода з ЄС – США замінила попередні двосторонні угоди, то угода з Україною лише внесла в них зміни. В стадії переговорів знаходяться угоди про «Спільне небо» з Україною і Ізраїлем. В планах ЄС є укладання угод про «Спільне небо» з Росією, Китаєм, Індією, Японією, Республікою Корея, Мексикою і Канадою. Такі угоди можуть бути багатосторонніми як у випадку з країнами балканського регіону (т. т. спільно виступає ЄС і його члени, а з іншого боку група країн), так і двосторонніми, як у перспективі з США, Україною, Ізраїлем (т. т. знову ж таки ЄС і його держави-члени виступають спільно, а з іншого боку США або Україна і т.п.).

На нашу думку Україні наразі не варто дуже поспішати з приєднанням до угоди про САП, оскільки можливі переваги здешевлення квитків для українських пасажирів через збільшення конкуренції на ринку є доволі примарними, тим більше, що так звані low cost (бюджетні) авіакомпанії вже прийшли на український ринок і без укладання цієї угоди. В той же час українські авіакомпанії, що зараз діють на ринку зазнають відчутного економічного удару через прихід на наш ринок потужних європейських конкурентів змагатися з якими на рівних наші авіаперевізники досі не в змозі, не те що на європейському, а навіть на власному ринку. Переваги скоріше отримає ЄС: відкривається новий, значний ринок перевезень. В той же час такий період повинен бути помірковано тривалим. Здається більш доречним подальше підвищення вимог до українських авіаперевізників та до безпеки руху і лише після цього приєднуватись до СЄН за приблизно рівних конкурентних умов. Суттєву допомогу в цьому має надати проект ЄС за програмою Twinning по гармонізації нормативних актів у сфері безпеки цивільної авіації. Проект передбачає розробку робочого плану, де Україна бере на себе гарантії гармонізувати своє законодавство в області цивільної авіації, літакобудування, експлуатації літаків, екології польотів, повітряних перевезень. Термін для здійснення згаданих вище дій в Україні є доволі обмеженим: звичайно це не є 2010 р., на який ЄС від початку запланував створення ЕСАА: в ЄС досі не закінчені тривалі перемовини з цього приводу з США, більш доречною датою здається 2013/14 рр., на які заплановано скасування збору за ТСМ з боку Росії, після чого тиск на Україну з пропозицією приєднання до САП різко посилиться.

Список використаних джерел

1. Regulation (EC) № 549/2004. Of The European Parliament And Of The Council Of 10 March 2004 Laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) // Official Journal of the European Union. – L 96. – Vol. 47. – 2004. – P. 1-8.
2. Regulation (EC) № 550/2004. Of The European Parliament And Of The Council Of 10 March 2004 On The Provision Of Air Navigation Services In The Single European Sky (the service provision Regulation) (Text with EEA relevance) // Official Journal of the European Union. – L 96. – Vol. 47. – 2004. – P. 10-19.

3. Regulation (EC) № 551/2004. Of The European Parliament And Of The Council of 10 March 2004. On The Organisation And Use Of The Airspace In The Single European Sky (the airspace Regulation) // Official Journal of the European Union. – L 96. – Vol. 47. – 2004. – P. 20-24.
4. Regulation (EC) № 552/2004. Of The European Parliament And Of The Council of 10 March 2004. «On The Interoperability Of The European Air Traffic Management Network (the interoperability Regulation)» // Official Journal of the European Union. – L 96. – Vol. 47. – 2004. – P. 26-42.
5. Communication from the Commission COM (2004) 74 final of 09 February 2004. A Community aviation policy towards its neighbours. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004DC0074:EN:NOT>.
6. Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area // Official Journal of the European Union. – L 285. – Vol. 49. – 2006. – P. 3-46.
7. Regulation (EC) № 847/2004. Of The European Parliament And Of The Council Of 29 April 2004 On The Negotiation And Implementation Of Air Service Agreements Between Member States And Third Countries // Official Journal of the European Union. – L 157. – Vol. 47. – 2004. – P. 7-17.
8. Лакич М. JAT летит к тендеру. / М. Лакич // Politika. 18 января 2008. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.inosmi.ru/translation/239012.html.
9. Air Transport Agreement // Official Journal of the European Union. – L 134. – Vol. 50. – 2007. – P. 4-41.
10. Кирилова Н. Воздушный транспорт России и СНГ. Один на один с Евросоюзом. / Н. Кирилова. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ato.3ebra.com/rus/media/ato/archives/51-2004/voztr/evros/>.
11. Рыбак Б. Россия – ЕС: перемены неизбежны. Но когда и как – вот вопрос. [Електронний ресурс]. / Б. Рыбак // Авиатранспортное обозрение. – №84. – Ноябрь. – 2007. Режим доступу: www.ato.ru/rus/media/ato/archives/84-2007/ak/ak4/?sess_=9ce34db618843a8d74070ef4b966ef22.
12. Кириллов А. Кому будет принадлежать «открытое небо»? [Електронний ресурс]. / А. Кириллов. – Режим доступу: <http://www.lenta.ru/articles/2005/03/28/aviamarket>.
13. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_038.
14. Протокол между Министерством Транспорта Российской Федерации и Комиссией Евросоюза, определяющий план работы группы воздушного транспорта Транспортного диалога Россия – ЕС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transbez.com/officially/pacts/protocol-mintrans-eu.html>.
15. План дій «Україна – Європейський Союз». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=994_693.
16. Угода між Урядом України та Австрійським Федеральним Урядом про повітряне сполучення від 15.06.1994. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=040_001.

17. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення від 01.12.2005. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994_743.
18. ЄС та Україна розвиватимуть єдиний авіаційний простір. Прес-служба Мінтрансу від 14.12.2006. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=58512980.
19. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р. № 1526 «Про утворення Державної авіаційної адміністрації». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua/news/archive2.htm>.
20. У Украины и Европы будет общее небо. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pricereview.com.ua/window/NewsView.html?idNews=16107>.
21. Протокол за наслідками другого туру переговорів між Україною та ЄС, щодо укладання угоди про спільний авіаційний простір. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukraviatrans.gov.ua/prot_cons2.htm.
22. Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 25 декабря 1991 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=997_405.