

законодавстві України, що тягне за собою низку суперечностей серед науковців щодо розуміння співвідношення господарсько-правової відповідальності та санкцій.

Література

1. Богомоллова Н. Відповідальність у сфері господарювання. Правовий вплив на неправомірну поведінку: актуальні грані. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/6699/Bogomolova%20Vidpovidalnist.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

2. Щербина В.С. Господарсько-правова відповідальність в доктрині господарського права України та її законодавче закріплення. *Право України*. 2019. № 8. URL: <https://rd.ua/storage/lessons/661/340.pdf>

УДК 341.1(043.2)

Юлдашев С.О., д.ю.н.,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРО СПІЛЬНИЙ ЄВРОПЕЙСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

Угоди Спільного європейського авіаційного простору (СЕАП – *European Common Aviation Area, ECAA*) базуються на *acquis communautaire ЄС* та Європейському економічному просторі. СЕАП дозволяє будь-якій компанії з будь-якої держави-члена СЕАП здійснювати перельоти між будь-якими аеропортами держав-членів СЕАП, тобто дозволяє «іноземній» авіакомпанії здійснювати внутрішні рейси в інших державах-членах. Такої можливості не надає жодна двостороння угода про повітряне сполучення.

Угода про Спільний європейський авіаційний простір була підписана у червні 2006 року всіма членами ЄС та самим ЄС [1].

У грудні 2006-го Рада ЄС уповноважила Єврокомісію розпочати переговори з Україною про спільний авіапростір, але погодження змісту угоди і її підписання тривалий час унеможлиблювалося через конфлікт між Великою Британією та Іспанією стосовно територіального статусу Гібралтару й аеропорту на ньому, адже Україна визнала аеропорт британським. Після виходу Великої Британії з ЄС у червні 2021-го Рада ЄС погодилася на підписання угоди з Україною, а також з Вірменією, Тунісом і Катаром. 12 жовтня 2021 року відбулося підписання з Україною Угоди про Спільний авіаційний простір в межах 23-го Саміту Україна – ЄС. Вона застосовуватиметься повно лише після проходження Україною та ЄС внутрішніх процедур, левова частина яких – нові нормативи і стандарти. Угода передбачає два перехідних періоди, тривалість яких не

визначена. Їх проходження залежатиме і від періоду, протягом якого Україна змінить своє законодавство у тій частині, що потребує імплементації нормативних вимог Регламентів ЄС для виконання Угоди.

Угода стосується не лише пасажирських перевезень, а й вантажних і поштових. Вона передбачає зняття обмежень на кількість перевізників та авіарейсів з країн ЄС до України і з України до ЄС.

Найбільш зацікавленими у цій угоді є великі лоукостери Європи (Ryanair, Wizzair та ін.), які скористаються можливостями для розширення своїх послуг на українському авіаринку. Українські пасажирі завдяки конкуренції серед більшої кількості перевізників матимуть змогу придбати дешевші білети і обрати кращі умови перельоту. Розкриються нові пропозиції для подорожей. Вигоди отримають і аеропорти України, які прийматимуть більше літаків, що призведе до збільшення пасажиропотоку. Регіональні аеропорти України зможуть залучати інвестиції і розвиватися.

Угода про «відкрите небо» передбачає можливість для європейських авіакомпаній здійснювати внутрішні рейси в Україні. Українські перевізники такого права в Європі не отримують. Літати між різними аеропортами українські авіакомпанії зможуть лише за умови, якщо початок чи кінець маршруту буде в Україні. Але вони отримають право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між будь-яким пунктом у ЄС, проміжними пунктами на території партнерів Європейської політики сусідства та країн ЕСAA, а також у країнах, що містяться в Додатку V до Угоди (Ісландія, Ліхтенштейн, Норвегія, Швейцарія). Слоти в аеропортах українським авіакомпаніям надаватимуться прозоро та недискримінаційно.

І все ж потрібно визнати, що українські авіакомпанії зазнають дискримінації в іншому: додаткова можливість для іноземних компаній обирати без обмежень пункти вильоту з України додасть преференції для польотів між містами Європи саме їм. За такого підходу існує ризик переорієнтації українських авіакомпаній на ринки Азії.

З другого перехідного періоду дії Угоди європейські авіаперевізники та хендлінгові компанії зможуть надавати послуги з наземного обслуговування іншим авіакомпаніям в аеропорту. Таке право, в першу чергу, буде важливим для груп компаній – Lufthansa Group, Air France-KLM. Одразу ж буде дозволено так званий self-handling, коли авіакомпанія зможе сама себе обслуговувати (у деяких випадках таке право нині обмежене) [2].

Представництва авіакомпаній отримають право продажу не тільки власних квитків, а й квитків інших авіакомпаній. Весь дохід від продажу авіаперевезень може бути без оподаткування перерахований до материнської компанії. Україна втратить низку інструментів стримування

іноземних перевізників, як наприклад, регулювання нічних стоянок літаків у аеропортах.

Можна сказати, що економічна складова угоди України з ЄС про спільний авіаційний простір має слабкі позиції для України. Очевидно, українським авіакомпаніям потрібна державна підтримка, щоб стимулювати їх діяльність (н-д, інвестиційна, податкова, оплати і допомоги на виконання соціальних рейсів).

Відповідно до положень Угоди сторони встановлюють Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС на основі рівних правил безпеки авіації, управління повітряним рухом, соціальних прав працівників, електронних систем бронювання, захисту довкілля та забезпечення прав споживачів.

Вбачається, що безпекова частина Угоди є сильною її стороною і сприятиме покращенню якості і безпечності перевезень українськими авіакомпаніями. Це стосується і дотримання нормативів робочого часу екіпажів, сертифікації, проведення аудитів авіакомпаній, нормативів галузевих заробітних плат.

Можна спрогнозувати, що вихід на новий рівень сертифікації за європейськими стандартами дозволить Україні як виробнику повного циклу авіації пропонувати нові типи літаків на європейський та світовий ринок. Врешті-решт, посилення конкуренції на авіаринку розширить комерційні можливості, сприятиме безпеці перевезень та доступності авіаційних послуг.

Література

1. Multilateral Agreement. Luxembourg, 9 June 2006. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AJOL_2006_285_R_0001_01
2. Гук А. Таємниця «відкритого неба»: що змінить і чим загрожує авіаційна угода з ЄС. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/articles/2021/10/19/7129167/>