

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ Р.О.Максимович
« ____ » _____ 2023 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

Тема: **МІЖНАРОДНІ УГОДИ ЄС ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ
ПРОСТІР: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ**

Виконавець: Ігнатенко Дар'я

Науковий керівник: в.о. завідувача кафедри міжнародного права та
порівняльного правознавства, кандидат юридичних наук Максимович Роман
Олегович

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2023

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ПРАВОВІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС У СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	10
1.1. Становлення та розвиток спільної транспортної політики ЄС у сфері авіаційних перевезень.....	10
1.2. Ініціатива Європейської комісії «Єдине європейське небо» та її вплив на формування європейського спільного авіаційного простору.....	22
1.3. Організаційні та інформаційні інструменти забезпечення європейського спільного авіаційного простору	32
РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА МІЖНАРОДНИХ УГОД ЄС ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР.....	43
2.1. Угоди ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону	43
2.2. Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та країнами Східного партнерства.....	48
2.3. Європейсько-середземноморські авіаційні угоди.....	59
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ФОРМУВАННЯ СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС.....	65
3.1. Правові підстави співробітництва між Україною та ЄС в авіатранспортній сфері	65
3.2. Міжнародно-правова характеристика Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір.....	69
3.3. Національні заходи щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір: проблеми та перспективи	77
ВИСНОВКИ	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	88

СПИСОК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЄС – Європейський Союз

ЄАВТ – Європейська асоціація вільної торгівлі

TEN-T – Транс'європейська транспортна мережа

BASA - Двостороння угода про безпеку цивільної авіації

OSS – Угода про єдину безпеку між ЄС та Сінгапуром

SES («Єдине європейське небо») - ініціатива Європейської Комісії, про
Спільний європейський авіаційний простір

АТМ – керування повітряним рухом

FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe) – Функціональний
блок повітряного простору в Центральній Європі (Австрія, Боснія і
Герцеговина, Хорватія, Чеська Республіка, Угорщина, Словацька
Республіка та Словенія)

FABEC – Функціональний блок повітряного простору в Центральній
Європі (Бельгія, Франція, Німеччина, Люксембург, Нідерланди, Швейцарія
та EUROCONTROL Maastricht)

ЄСАП – Європейський спільний авіаційний простір

EASA – Агентство з авіаційної безпеки Європейського Союзу

EAD – Європейська база даних служб аеронавігаційної інформації

SESAR – Програма дослідження АТМ Єдиного Європейського Неба

ЕСАС – Європейська конференція цивільної авіації

ЕСАС+ - ЕСАС, яка включає ряд додаткових держав

ECAA (European Common Aviation Area) – Європейський спільний
авіаційний простір

ASA – угоди про повітряне сполучення

САП – Спільний авіаційний простір

ВСТУП

Актуальність теми. Актуальність теми зумовлюється важливістю відновлення та розвитку авіаційної галузі в Україні в поствоєнний період в контексті євроінтеграційних процесів та вступу до ЄС, важливістю інтеграції національної цивільної авіації в Спільний авіаційний простір ЄС, а також об'єднання авіатранспортних ринків нашої країни і ЄС через процес лібералізації ринків та зняття бар'єрів.

Слід відзначити, що на початку листопада цього року Європейська комісія рекомендувала відкрити переговори про членство України в ЄС, що дає підстави розраховувати на позитивне рішення Європейської ради в грудні цього року щодо відкриття таких переговорів. Відтоді як Україна отримала статус держави-кандидата на вступ до ЄС, наша держава докладає значних зусиль для забезпечення відповідності вимогам, які дадуть змогу набуті повноправного членства в цьому інтеграційному міждержавному об'єднанні. Однією з важливих вимог є запровадження ряду заходів, спрямованих на забезпечення подальшого наближення національного законодавства до законодавства ЄС, що передбачені для впровадження відповідно до Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, укладеною в 2021 році, однак, із початком війни угода так і не почала реалізовуватись.

Крім того, із початком повномасштабного вторгнення 24 лютого 2022 року і введенням воєнного стану в Україні повітряний простір країни закрили для цивільних літаків. За майже два роки війни від обстрілів постраждала більшість цивільних аеропортів та військових баз.

Зважаючи на те, що авіаційна галузь в Україні в довоєнний період була достатньо гарно розвинена та була стратегічно важливою для економічного розвитку нашої держави, слід відзначити необхідність якнайшвидшого відновлення авіаційної галузі України. Цілком зрозуміло, що в умовах воєнних дій відновлення цивільної авіації є неможливим, а тому наша держава повинна вже зараз зосередити максимальні зусилля на якомога швидшому відновленні цієї галузі у повоєнний період. Беручи до уваги той

факт, що Україна знаходиться за крок до вступу в ЄС, слід максимально наблизити законодавство України в сфері повітряного транспортного сполучення до законодавства ЄС та налагодити двостороннє співробітництво України та ЄС з питань повоєнного відновлення повітряного транспортного сполучення в Україні та інтеграції національної цивільної авіації в Спільний авіаційний простір ЄС.

Зважаючи на те, що реалізація Угоди про спільний повітряний простір між Україною та ЄС нині поставлена на паузу, доцільно дослідити інші міжнародні угоди ЄС про спільний авіаційний простір з метою запозичення позитивного досвіду реалізації такого плану угод для України, що дозволить більш ефективно розвивати авіаційну галузь України як невід'ємну складову Європейського спільного авіаційного простору.

Рівень наукової розробки теми дослідження. Окремі аспекти укладення міжнародних угод ЄС про спільний авіаційний простір досліджували такі українські науковці, як: С. Білоцький, І. Геєць, О. Гусар, С. Гура, О. Дмитрієва, Х. Дорофєєва, П. Кикоть, Н. Кудрицька, А. Купенко, В. Матвєєв, О. Маценко, О. Миронець, Ю. Миронова, К. Михайличенко, І. Набок, А. Прокоп'єва, О. Радчук, Д. Рейтер, Є. Скрипка, С. Смерічевський, З. Соколова, Н. Столярчук та ряд інших. Проте, більшість з них досліджували ці угоди через призму Угоди між Україною та ЄС.

Серед зарубіжних науковців вивченням даної тематики займались: М. Бартлік, Е. Бассі, П. Блаунт, С. Гудмундссон, А. Конерт, Т. Массон-Цваан, У. Пагалло, М. Стром, П. Фіцджеральд, М. Харокопос та ряд інших.

Проте, комплексного дослідження міжнародних угод ЄС про спільний авіаційний простір та їх порівняльно-правового аналізу в Україні досі не було проведено.

Зважаючи на вище викладене, вважаємо тему дослідження актуальною та такою, що потребує подальших наукових досліджень.

Мета та завдання дослідження. Метою дослідження є характеристика відносин України та ЄС у сфері авіаційних перевезень крізь призму

порівняльно-правового аналізу міжнародних угод ЄС про спільний авіаційний простір, визначення проблем та перспектив подальшого розвитку двосторонніх відносин у цій сфері.

У відповідності до поставленої мети слід реалізувати наступні завдання:

- охарактеризувати становлення та розвиток спільної транспортної політики ЄС у сфері авіаційних перевезень;
- окреслити ініціативу Європейської комісії «Єдине європейське небо» та її вплив на формування європейського спільного авіаційного простору;
- визначити організаційні та інформаційні інструменти забезпечення європейського спільного авіаційного простору;
- охарактеризувати угоди ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону;
- дослідити угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та країнами Східного партнерства;
- охарактеризувати європейсько-середземноморські авіаційні угоди;
- визначити правові підстави співробітництва між Україною та ЄС в авіатранспортній сфері;
- надати міжнародно-правову характеристику Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір;
- проаналізувати проблеми та перспективи реалізації національних заходів щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір.

Об'єкт та предмет дослідження. Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у сфері авіаційних перевезень.

Предмет дослідження – міжнародні угоди ЄС про спільний авіаційний простір.

Методи дослідження. Мета та завдання дослідження зумовили вибір необхідного методологічного інструментарію дослідження. Зокрема, за

допомогою історико-правового методу досліджено становлення та розвиток спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень. На основі діалектичного методу окреслено ініціативу Європейської комісії «Єдине європейське небо» та її вплив на формування європейського спільного авіаційного простору. З використанням методів індукції та дедукції визначено організаційні та інформаційні інструменти забезпечення європейського спільного авіаційного простору. На основі методу аналізу досліджено та проаналізовано угоди ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону; угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та країнами Східного партнерства; а також європейсько-середземноморські авіаційні угоди. З використанням методу опису визначили правові підстави співробітництва між Україною та ЄС в авіатранспортній сфері. На основі структурно-логічного методу здійснили міжнародно-правову характеристику Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір. З використанням методу синтезу охарактеризовано проблеми та перспективи реалізації національних заходів щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір. На основі методу узагальнення – сформульовано висновки та пропозиції за підсумками проведеного дослідження.

Наукова новизна отриманих результатів дослідження. Наукова новизна проведеного дослідження полягає в тому, що у ньому було вперше здійснено комплексний порівняльно-правовий аналіз міжнародних угод ЄС про спільний авіаційний простір, та запропоновано авторське бачення особливостей сучасного стану та можливостей подальшого розвитку співробітництва ЄС та України у авіатранспортній сфері.

Наукова новизна отриманих результатів дослідження знаходить прояв у тому, що:

вперше:

- були охарактеризовані угоди ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону;

- були досліджені угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та країнами Східного партнерства;

- були проаналізовані європейсько-середземноморські авіаційні угоди;

- було здійснено міжнародно-правову характеристику Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір;

- було охарактеризовано національні заходи щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір;

удосконалено:

- положення про організаційні та інформаційні інструменти забезпечення європейського спільного авіаційного простору;

- дослідження правових підстав співробітництва між Україною та ЄС в авіатранспортній сфері;

дістали подальшого розвитку:

- дослідження становлення та розвитку спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень;

- дослідження ініціативи Європейської комісії «Єдине європейське небо» та її впливу на формування європейського спільного авіаційного простору.

Практичне значення отриманих результатів. Практичне значення цього дослідження полягає у тому, що основні теоретичні розробки та результати, які отримали закріплення у цій роботі, можна використовувати для подальших досліджень міжнародних угод ЄС про спільний авіаційний простір. Отримані в результаті наукового дослідження матеріали можуть бути використані в якості базових положень для оновлення нормативного наповнення чинного законодавства України у авіатранспортній сфері, а також у процесі освітнього процесу та викладацької діяльності викладачів

юридичних вузів України, зокрема під час викладання наступних дисциплін: «Право Європейського Союзу», «Транспортне право ЄС», «Авіаційне право ЄС» та подібних. Результати дослідження можуть становити інтерес для практикуючих фахівців, діяльність яких напряму пов'язана із авіатранспортною сферою як в межах ЄС, так і України, авторів статей та інших публікацій, наукових робіт, студентів, практикантів тощо.

Апробація. Отримані у процесі дослідження висновки та пропозиції були оприлюднені на _____

_____.

Структура дослідження. Структура дослідження зумовлюється його метою та завданнями та складається із вступу, трьох розділів, дев'яти підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи – 102 сторінки, з них 88 сторінок – основний текст. Робота налічує 100 найменувань літературних джерел.

РОЗДІЛ І

ПРАВОВІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС У СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Становлення та розвиток спільної транспортної політики ЄС у сфері авіаційних перевезень

Повітряний транспорт і повітряна мобільність є стратегічним сектором політики ЄС, у якому безпосередньо чи опосередковано працюють понад 5 мільйонів людей, які складають 300 мільярдів євро або 2,1% ВВП ЄС [83, с. 248], що означає, що повітряний транспорт відіграє життєво важливу роль в інтеграції та конкурентоспроможності Європи, а також його взаємодії зі світом. З розвитком повітряного транспорту в усіх його формах ЄС поставив перед собою амбітну мету підвищити авіаційну безпеку до такого рівня, щоб європейський повітряний простір став найбезпечнішим у світі.

Зважаючи на це, слід дослідити актуальні питання, пов'язані з становленням та розвитком авіаційної політики Європейського Союзу, дією угод, підписаних ЄС із третіми країнами, зокрема й Україною, а також зусиллями Єврокомісії щодо створення єдиного повітряного простору на сучасному етапі.

Розпочнемо із характеристики становлення та розвитку спільної транспортної політики ЄС у сфері авіаційних перевезень.

Одним із ефективних способів раціоналізації та впорядкування масиву інформації стосовно становлення та розвитку спільної транспортної політики ЄС у сфері авіаційних перевезень є «побудова періодизації розвитку нормативно-правової бази та прийнятих глобально-управлінських рішень у сфері повітряних перевезень ЄС за часовою протяжністю» [2, с. 4].

Загалом процес становлення та розвитку спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень можна поділити на такі періоди:

I період – «Період реалізації зобов'язань Римського договору» (1950–1970-ті роки);

II період – «Період розширення та поглиблення співпраці між державами-членами Євросоюзу» (80-і роки минулого століття);

III період – «Період створення транспортної мережі» (90-і роки минулого століття);

IV період – «Період спільної транспортної політики» (з 2000 року і дотепер) [2, с. 4-5].

Коротко охарактеризуємо кожен із зазначених періодів.

I період – «Період реалізації зобов'язань Римського договору» (1950–1970-ті роки). Даний період можна охарактеризувати як достатньо сприятливий для розвитку процесів інтеграції у Західній Європі. Прийнятий у 1957 році Римський договір отримав назву «Договору про заснування Європейської Спільноти» [8]. У відповідності до положень цього договору вносились пропозиції стосовно формування спільного ринку товарів, капіталів, послуг і робочої сили, що мав засновуватись на митному союзі. Учасниками «спільного ринку» були взяті на себе зобов'язання стосовно проведення спільної політики в галузі транспорту, сприяння стандартизації процедур вироблення та прийняття узгоджених рішень. У цей період відбувається прийняття перших правових актів стосовно гармонізації конкурентних вимог у сфері транспорту, робляться перші спроби стосовно організації транспортного ринку на рівні Європейської економічної спільноти; було прийнято так звану програму дій «Master Plan» (1985), однією з пріоритетних цілей якої було створення вільного ринку до 1992 року, покращення всіх різновидів транспортних перевезень, спрощення митних формальностей та контролю на митниці, посилення безпеки на транспорті.

Однак, незважаючи на наявність ряду правових та практичних напрацювань цього періоду, організація та управління у сфері транспортних перевезень у цей час, на жаль, не дозволили досягти належного рівня взаємодії країн-членів та відкритості їхніх ринків у транспортній сфері.

Другий період – «Період розширення та поглиблення співпраці між державами-членами Євросоюзу» (80-і роки минулого століття). Цей період фахівцями і науковцями відзначено як етап активного розвитку правової бази та лібералізації повітряного транспорту.

Лібералізація внутрішнього авіаційного ринку ЄС здійснювалася поступово шляхом ухвалення трьох пакетів заходів, які стосуються ліцензування авіаперевізників, доступу до ринку та тарифів.

Перший пакет (1987 р.) стосувався перевезень всередині ЄС і обмежив право урядів відмовлятися від запровадження нових тарифів і надав певну гнучкість щодо розподілу місць. До складу цього пакету увійшли чотири правові акти: Директива Ради № 87/601 щодо фіксування повітряних зборів для регулярних рейсів у межах Євросоюзу [53]; Директива Ради № 87/602 [52], що дозволяла авіалініям обмінюватись пасажиропотоком та сприяла доступу нових авіаліній до ринку авіаперевезень; Регламенти Ради № 3975/87 [59] та № 3976/87 [60], які встановлювали правила конкуренції на повітряному транспорті та забезпечували винятки із заборон для певних категорій угод, таких як спільне планування та координація потоків пасажирів.

Втім цей пакет стосувався лише маршрутів між державами-членами. Невирішеними залишалися питання польотів до третіх країн. Тому у червні 1990 року було прийнято «другий повітряний пакет».

Другий пакет (1990) ще більше відкрив ринок, зокрема дозволивши більшу гнучкість щодо тарифів і спільного використання пропускнуої здатності. Це також дозволило всім перевізникам ЄС перевозити необмежену кількість пасажирів або вантажів між своєю рідною країною та іншою країною ЄС. Другий пакет складався з: Регламенту Ради № 2342/90 щодо зборів за регулярні послуги авіаційним транспортом [58]; Регламенту Ради № 2343/90 стосовно доступу авіаперевізників до регулярних перевезень у межах маршрутів Співтовариства та щодо взаємного обміну пасажиропотоком між перевізниками на регулярних повітряних рейсах між державами-членами

[54]; Регламенту Ради № 2344/90, положення якого спрямовано на посилення правил конкуренції серед певних категорій угод та узгодження практики в повітряному секторі [55].

Час показав, що як Перший, так і Другий повітряні пакети не змогли вирішити нагальні проблеми і потреби у сфері повітряного транспорту, оскільки документи, які до нього входили, стосувалися лише регулярних пасажирських польотів, упускаючи питання чартерних рейсів (нерегулярних перельотів за замовленням туроператора) і фрахтових перевезень (вантажних). Це обумовило прийняття третього «повітряного пакету».

Із аналізу вище означених документів стає зрозумілим той факт, що у 80-х роках минулого століття провідною ідеєю спільної транспортної політики ЄС стало формування єдиної європейської транспортної системи наземного, водного і повітряного транспорту. Найбільш успішною була політика у сфері авіатранспортних перевезень.

Третій період – «Період створення транспортної мережі» (90-і роки минулого століття) характеризується такими заходами:

- закріпленням у тексті Маастрихтського договору окремого розділу стосовно транспорту, який врегульовує гарантії економічного і соціального розвитку країн-учасниць та створює транс'європейську мережу транспортної, телекомунікаційної та енергетичної інфраструктури [36, с. 414];

- початком створення транс'європейської транспортної мережі (далі – TEN-T), політичними передумовами її створення стали засідання саміту Європейської Ради в Единбурзі (1992) та Копенгагені (1993);

- прийняттям «третього повітряного пакету» (1993), який завершив процес лібералізації, дозволивши з квітня 1997 року свободу надавати «каботаж», тобто «право для авіакомпанії однієї держави-члена виконувати маршрути в межах іншої держави-члена» [66, с. 5] (а пізніше, через договори, також в Ісландії, Норвегії та Швейцарії). Третій пакет також передбачав, що авіакомпанії, що належать Співтовариству, є «авіаперевізниками Співтовариства» з рівними правами доступу до внутрішнього ринку,

незалежно від держави-члена, в якій вони юридично засновані. Також була запроваджена повна свобода щодо тарифів;

– розвитком нових векторів спільної транспортної політики ЄС, зафіксованих у Посланні Європейської Комісії «Спільна транспортна політика – стала мобільність: перспективи на майбутнє» [95],

– підвищенням конкурентоспроможності транспорту та ефективності перевезень; розвитком транс'європейських мереж; запровадженням інтегрованих транспортних систем та транспортної логістики; поліпшенням умов праці транспортників та якості транспортних послуг; гарантуванням безпеки на всіх видах транспорту; охороною довкілля [2, с. 5].

Отже, транспортна політика ЄС цього періоду ґрунтується на регламентах, директивах, програмах та планах дій ЄС, метою яких є створення спільної транспортної мережі. Особливе значення для розвитку транспортних перевезень мають пропозиції, що містяться у Білій книзі Європейського Союзу.

У першій Білій книзі «Про розвиток загальної транспортної політики» (1992) [5] вперше було закладено основи єдиної транспортної політики і визначено перспективи розвитку транспортного ринку, розширення TEN-T та заходи щодо поліпшення її безпеки. Особливість цього документа відображається також у тому, що у ньому вперше закріплено положення про необхідність запровадження моделі «стійкої мобільності». Співробітництво у відповідності до такої моделі передбачало переміщення товарів і послуг на єдиному ринку та водночас усунення внутрішніх перешкод, інтеграцію національних ринків. Слід відзначити, що ЄС досяг всіх поставлених у цій книзі цілей вчасно.

Четвертий період – «Період спільної транспортної політики» (з 2000 року і дотепер) розпочався із затвердження другої Білої книги «Європейська транспортна політика до 2010 року: час для рішень» (2001) [4].

Її нагальність зумовлена стрімким зростанням обсягу перевезень, що призвело до перевантаження транспортної системи, над усе – у сфері

повітряного транспорту. З метою створення екологічно безпечної, економіко дієвої та соціально відповідальної транспортної системи Європейська Комісія запропонувала пакет із 60 заходів. Всі ці заходи було спрямовано на забезпечення інтегрованого ринку за напрямками: об'єднання всіх видів транспорту; підтримка конкуренції та її розвиток; усунення перешкод у реалізації заходів; залучення приватних інвесторів – суб'єктів транспортної сфери; захист отримувачів транспортних послуг; управління та прискорення глобалізацією транспорту.

Третя Біла книга «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (2011) [3] спрямована на завершення роботи зі створення внутрішнього ринку транспорту та передбачає 40 ініціатив, які планується здійснити до 2050 року. З її прийняттям пов'язаний відлік нового етапу розвитку ринку повітряних послуг.

На виконання поставлених у Білій книзі завдань передбачено створення Єдиного Європейського транспортного простору, заснованого на:

- поєднанні інтегрованих і взаємодоповнюючих 15 національних мереж – інформаційної, транспортної, енергетичної, транс'європейської тощо – у єдину європейську мережу;
- створенні єдиного транспортного документа в електронній формі (електронної накладної) для забезпечення реалізації концепцій «єдиного вікна» та «неперервної адміністративної крамниці»;
- налагодженні взаємодії різних видів транспорту шляхом запровадження «інтелігентної» транспортної системи та введення наземної і повітряної інфраструктури;
- введенні багатонаціональних і мультимодальних операторів країн-членів ЄС тощо [3].

Крім прийняття другої і третьої «білих книг», даний період ознаменувався рядом інших важливих проявів спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень.

Перш, ніж охарактеризувати подальший розвиток цієї політики в межах ЄС, слід відмітити, що на спільну транспортну політику ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень четвертого періоду значно вплинув розвиток міжнародного авіаційного права, підписання 193 державами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію («Чиказька конвенція») в 1944 році, а також прийнятий в США Закон про дерегуляцію авіакомпаній 1978 року, який скасував регулювання тарифів, маршрутів і розкладів на внутрішньому ринку США, та бажання Сполучених Штатів застосувати той самий підхід до міжнародної авіації. Зокрема, у 1992 році США започаткували свою ініціативу «Відкрите небо», мета якої полягала в подальшій лібералізації міжнародної цивільної авіації, запропонувавши більш гнучку або «відкриту» модель двосторонніх угод про повітряне сполучення між ними та, спочатку, європейськими країнами – «Відкрите небо». Перша угода про «відкрите небо» була підписана в 1992 році між США та Нідерландами. До кінця 1990-х років США уклали такі угоди ще з кількома європейськими країнами.

Завершення створення єдиного ринку авіації підштовхнуло Європейську комісію оскаржити двосторонні угоди про авіасполучення в Європейському суді. У той час як держави-члени рухалися до прийняття єдиного набору правил, що призвело до визнання авіаперевізників Співтовариства на внутрішньому ринку, відносини Співтовариства з третіми країнами все ще виглядали фрагментованими. Це сталося через те, що двосторонні угоди про повітряне сполучення, які надають доступ до ринків третіх країн, містили положення про національність, які дозволяли певній державі призначати лише авіакомпанії, що перебувають у мажоритарній власності, або ті, що контролюються цією державою чи її громадянами. Це означало, наприклад, що німецька авіакомпанія, заснована у Франції, не

могла скористатися правами перевезень, наданими французьким авіакомпаніям у контексті двосторонньої угоди між Францією та Сполученими Штатами. Усвідомлюючи зростаючі суперечності між положеннями двосторонніх угод про повітряне сполучення та законодавством Співтовариства, Комісія порушила судовий процес проти восьми держав-членів, які підписали угоди про «відкрите небо» (Бельгія, Данія, Німеччина, Люксембург, Австрія, Фінляндія, Швеція та Об'єднане Королівство) [88]. Рішення Суду від 5 листопада 2002 року [44], зокрема, вважали, що положення про громадянство в угодах становлять явне порушення права на заснування, закріпленого в статті 43 Договору про ЄС. Таким чином, дискримінація за національністю вважалася незаконною в межах Співтовариства, оскільки всі перевізники Співтовариства, якщо вони мають представництво в державі-члені, повинні мати можливість літати звідти за міжнародними маршрутами, незалежно від того, де розташоване їх основне місце діяльності спільноти або того, звідки в спільноті походять їхні власники.

Як зазначалось тоді в Регламенті 2407/92 про ліцензування авіаперевізників [56] і Регламенті 2408/92 про доступ перевізників Співтовариства до маршрутів у межах Співтовариства [57], бенефіціари міжнародних угод про повітряний транспорт на рівні Співтовариства є «перевізниками Співтовариства».

Уточнюючи розподіл повноважень між ЄС та державами-членами щодо регулювання міжнародних повітряних перевезень, рішення у справі «Відкрите небо» підтвердили необхідність розробки комплексної авіаційної політики на рівні Співтовариства та спричинили наступний розвиток подій.

Невдовзі після рішень у справі «Відкрите небо» у листопаді 2002 року Комісія прийняла повідомлення, в якому викладено їхні наслідки для європейської політики повітряного транспорту. Як відзначила тоді Лойола де Паласіо, тогочасний віце-президент Європейської комісії з транспорту та енергетики: «Сьогоднішнє рішення є важливим кроком до розробки нової

узгодженої та динамічної європейської політики щодо міжнародної авіації. У більшості секторів економіки Європа виступає одним голосом у міжнародних переговорах і бере на себе провідну роль у формуванні подій. Досі авіація була виключена з цього підходу, оскільки держави-члени переслідували свої власні індивідуальні програми. Відтепер із рішення Суду стає зрозуміло, що нам усім доведеться працювати разом у Європі, щоб спільно визначити та досягати наших цілей. Комісія готова виконувати свою частину завдань» [88]. Підкреслюючи, що основною метою Співтовариства є сприяння «безпечному, надійному та ефективному повітряному транспорту на користь європейських громадян» [88], Комісія особливо наголосила на важливості приведення існуючих двосторонніх угод у відповідність із законодавством Співтовариства. Для цього було розроблено два шляхи:

1. Двосторонні переговори між кожною зацікавленою державою-членом ЄС та її партнерами, внесення змін до кожної двосторонньої угоди про повітряне сполучення окремо, на основі загальних принципів, охоплених Регламентом 847/2004, і стандартних положень, виданих Комісією;

2. Двосторонні переговори про єдині горизонтальні угоди з Комісією, яка діє за мандатом від держав-членів. Метою кожної горизонтальної угоди мало стати внесення змін до відповідних положень усіх існуючих двосторонніх угод про повітряне сполучення в рамках єдиних переговорів із третьою країною [66, с. 5].

У червні 2003 року Рада уповноважила Комісію вести переговори про всеосяжну угоду про повітряний транспорт зі Сполученими Штатами, а також вести переговори про горизонтальні угоди з усіма іншими третіми країнами, щоб привести їхні двосторонні угоди з державами-членами ЄС у відповідність із законодавством ЄС.

У 2005 році Комісія представила повідомлення про «Розробку порядку денного для зовнішньої політики Співтовариства», і разом з Радою вона визначила зовнішню авіаційну політику ЄС у дорожній карті, що складалася з трьох компонентів:

1. Приведення існуючих двосторонніх угод про авіасполучення між державами-членами ЄС і третіх країн у відповідність до законодавства ЄС. Це передбачало, зокрема, переговори про горизонтальні угоди з метою заміни положень про «національне призначення» на положення про «призначення в ЄС», зберігаючи при цьому обсяг прав на повітряний рух незмінним. Іншими словами, «у той час як кількість авіакомпаній, які держава-член ЄС може розглянути для призначення, збільшиться, кількість авіакомпаній, які можуть бути призначені, за умови, що вони створені, залишатиметься предметом положень існуючих двосторонніх угод» [63].

2. Створення справжнього спільного авіаційного простору з південними, південно-східними та східними сусідами ЄС. Це означало б поступове відкриття ринку та регуляторну гармонізацію, починаючи з поступового впровадження вимог безпеки та технічної допомоги для третіх країн;

3. Укладення комплексних авіаційних угод з ключовими стратегічними партнерами, поєднуючи відкриття ринку, усунення інвестиційних бар'єрів, регуляторну співпрацю та конвергенцію. Окрім доступу до ринку, такі угоди мають на меті реформувати міжнародну цивільну авіацію та просувати європейські правила та промисловість. Сфера дії комплексних угод ЄС виходить за рамки лібералізації прав на дорожній рух, оскільки вони містять положення, спрямовані на досягнення регуляторної конвергенції в таких питаннях, як відкрита та чесна конкуренція, безпека, навколишнє середовище та економічне регулювання. За допомогою таких угод ЄС також намагається розпочати процес лібералізації власності авіакомпаній. Комплексні угоди ЄС замінюють двосторонні угоди держав-членів ЄС з третіми країнами [63].

Проте, у даному повідомленні містилась також інформація щодо того, що доки Рада не надасть Європейській Комісії повноваження на переговори щодо всеохоплюючих угод ЄС, держави-члени все ще можуть вести переговори щодо двосторонніх угод про авіасполучення.

Підсумовуючи прогрес, досягнутий з 2005 році в контексті трьох стовпів, у 2012 році Комісія прийняла ще одне повідомлення про зовнішню авіаційну політику ЄС, висвітлюючи нові виклики в міжнародній авіації. Зокрема, йдеться про «очевидний намір «держав-членів» продовжувати надавати двосторонні права на повітряний рух третім країнам без відповідної віддачі або врахування наслідків на рівні ЄС» [96].

У 2012 році Рада прийняла висновки щодо повідомлення 2012 року, закликаючи до більш амбітної та надійної зовнішньої авіаційної політики ЄС, заснованої на принципах взаємності та відкритої і чесної конкуренції в рівних умовах. Визнаючи, що «доступ на ринок і комерційні можливості, доступні для перевізників, можуть відрізнятись залежно від різних двосторонніх авіаційних домовленостей між окремими державами-членами ЄС і країнами-партнерами», вона наголосила, «що сильніша координація, єдність і солідарність на рівні ЄС можуть сприяти досягненню рівності становлення та покращення конкурентної позиції авіаційного сектору ЄС» [50]. Рада відзначила, що індивідуальний підхід ЄС є доцільним по відношенню до низки ключових партнерів, і запросила ІКАО відігравати провідну роль у модернізації глобального авіаційного ринку.

До 2015 року було укладено 50 горизонтальних угод, які змінили двосторонні угоди про повітряне сполучення між державами-членами ЄС та третіми країнами.

7 грудня 2015 року Комісія прийняла нову авіаційну стратегію для Європи, яка спрямована на посилення конкурентоспроможності та стійкості всього ланцюжка створення вартості повітряного транспорту в ЄС і в якій приділяється значна увага зовнішньому виміру. Посилаючись на виклики, пов'язані з появою нових авіакомпаній і аеропортів третіх країн, стратегія підкреслює, що «Європа повинна бути провідним гравцем у міжнародній авіації» і що «зростання повітряного руху в Європі та в усьому світі має бути узгоджено з підтримкою високого рівня стандартів авіаційної безпеки, а

також зменшенням впливу авіації на навколишнє середовище та внеском у боротьбу зі зміною клімату» [40].

Відзначаючи, що немає обмежень щодо прав на здійснення авіап перевезень для авіакомпаній ЄС у Європі за умови, що вони отримали ліцензію ЄС на експлуатацію, у стратегії підкреслюється, що все ще існує багато перешкод і обмежень, коли мова йде про міжнародні авіаційні послуги з третіми країнами. Європейські авіакомпанії все ще мають обмежений доступ до ринків третіх країн і труднощі з доступом до різних джерел інвестицій (зокрема іноземних інвестицій), а також зі злиттям і створенням великих повністю інтегрованих груп авіакомпаній, не ставлячи під сумнів їхні права на перевезення. Щоб подолати ці труднощі, стратегія підтримує переговори про всеохоплюючі угоди для покращення доступу до ринку та інвестиційних можливостей, підвищення міжнародних зв'язків Європи та забезпечення справедливих і прозорих ринкових умов для авіакомпаній ЄС.

Щоб досягти рівних умов доступу до ринку, стратегія розглядає різні маршрути: у контексті переговорів щодо всеосяжних угод ЄС про повітряний транспорт (Комісія прямо заявляє, що обговорюватиме ефективні положення про чесну конкуренцію в контексті переговорів про такі угоди); через дії в ІКАО; а також шляхом внесення пропозицій з проведення нових заходів ЄС для боротьби з недобросовісною практикою, зокрема шляхом перегляду Регламенту 868/2004 про захист від субсидування та несправедливої практики ціноутворення [40].

Стратегія підкреслює, що ЄС також має розширити двосторонні угоди з авіаційної безпеки (BASA), спрямовані на досягнення взаємного визнання стандартів сертифікації безпеки, щоб сприяти світовій торгівлі літаками та супутніми товарами.

Щодо положень про власність і контроль, стратегія нагадує, що глобальні інвестори все більше цікавляться авіакомпаніями, тоді як поточна міжнародна система містить положення про національність і контроль, які можуть перешкоджати інвестиціям іноземців. В ЄС іноземні інвестиції не

можуть перевищувати 49% власності авіакомпанії ЄС, тобто країни-члени ЄС або громадяни повинні володіти більше ніж 50% компанії, а контроль повинен залишатися в руках ЄС [78]. Беручи до уваги фінансові потреби авіакомпаній, Комісія вважає, що слід прагнути до послаблення правил стосовно власності та контролю на основі ефективної взаємності, зокрема через двосторонні авіасполучення та торгові угоди. Вона також перегляне існуючі положення ЄС, тобто Регламент 1008/2008 про загальні правила експлуатації повітряних перевезень, щоб забезпечити відповідність застосування цих положень законодавству ЄС та забезпечити більшу правову визначеність для інвесторів та операторів.

У сфері безпеки та охорони ЄС продовжуватиме просувати високі міжнародні стандарти, а Комісія розпочне поглиблений моніторинг та оцінку чинного законодавства. Вона намагатиметься полегшити тягар перевірок безпеки пасажирів шляхом використання нових технологій та застосовуючи підхід, що ґрунтується на оцінці ризику.

Що стосується навколишнього середовища, хоча ЄС створив Схему торгівлі викидами (EU ETS) для вирішення проблеми викидів парникових газів на своїй території, він продовжуватиме наполягати на глобальному рішенні для боротьби з парниковими газами від міжнародної авіації в рамках ІКАО. ЄС, зокрема, повністю підтримуватиме діяльність ІКАО щодо стандартів безпеки, організації повітряного руху та навколишнього середовища. За допомогою дослідницької роботи щодо Єдиного європейського неба (SESAR) він намагатиметься отримати впливову роль на глобальному рівні, зокрема в діяльності ІКАО щодо гармонізації.

З моменту публікації стратегії ЄС значно просунувся вперед у реалізації її стратегічних завдань. Зокрема, у березні 2016 року Рада уповноважила Комісію розпочати переговори з Китаєм і Японією для укладення двосторонніх угод про безпеку польотів (BASA), а в червні 2016 року розпочати переговори з АСЕАН, Туреччиною, Катаром і ОАЕ для укладення авіаційних угод на рівні ЄС. До кінця 2017 року ЄС завершив

переговори щодо нової авіаційної угоди з Вірменією, яка була парафована 24 листопада 2017 року, та з Тунісом, парафована 11 грудня 2017 року [82]. Обидві угоди повинні покращити доступ до ринку та зв'язку, надати більше можливостей для зниження тарифів і створення спільної нормативно-правової бази, зокрема, у сфері безпеки.

8 червня 2017 року Комісія представила свій пакет «Відкрита та пов'язана авіація», який містив чотири ініціативи, включаючи законодавчу пропозицію щодо положення про захист конкуренції в авіаційному транспорті, скасування Регламенту 868/2004 та пояснювальні вказівки щодо власності та контролю ЄС авіаперевізників [37]. Метою пакету було реалізувати європейську авіаційну стратегію, а точніше зберегти лідерство в міжнародній авіації шляхом захисту конкуренції та сприяння іноземним інвестиціям в авіакомпанії ЄС.

У березні 2019 року Європейська комісія та Катар парафували авіаційну угоду – першу у своєму роді між ЄС та країною Перської затоки. Угода виходить за рамки прав на рух і закріплює єдиний набір правил, високих стандартів і платформу для майбутньої співпраці з таких питань, як безпека, охорона або управління повітряним рухом. Вона також зобов'язує обидві сторони вдосконалювати соціальну та трудову політику.

У травні 2019 року ЄС і Китай підписали Двосторонню угоду про безпеку цивільної авіації (BASA) та горизонтальну авіаційну угоду [42]. Основною метою першої є стимулювання світової торгівлі літаками та супутніх продуктів шляхом усунення непотрібного дублювання діяльності з оцінки та сертифікації авіаційної продукції. BASA також підтримуватиме співпрацю між двома сторонами щодо високого рівня безпеки цивільної авіації та екологічної сумісності.

Горизонтальна угода передбачає визнання Китаєм принципу призначення ЄС і те, що всі авіакомпанії ЄС зможуть здійснювати рейси до Китаю з будь-якої країни-члена ЄС із двосторонньою угодою про авіасполучення з Китаєм, згідно з якою доступні невикористані права на

перевезення. Щоб укласти угоду, обидві сторони мають виконати відповідні внутрішні процедури.

У липні 2019 року ЄС також досяг угоди з Японією щодо безпеки цивільної авіації.

У сфері повітряної безпеки 6 лютого 2018 року ЄС і Сінгапур підписали Угоду про єдину безпеку (OSS), яка дозволить пасажиром, їхній ручній поклажі та зареєстрованому багажу, які прибувають з аеропорту Сінгапуру (Чангі), пересідати на стикувальний політ в аеропортах ЄС/Європейського економічного простору (ЄЕП) без обов'язкового повторного проходження перевірки безпеки. Це взаємне визнання правил перевірки безпеки повинно забезпечити більш плавну подорож і менше дублювання перевірок.

Також у 2019 році був ухвалений важливий Регламент (ЄС) 2019/712 про захист конкуренції в авіаційному транспорті та скасований Регламент (ЄС) № 868/2004 [24].

12 жовтня в межах 23-го Саміту Україна – ЄС відбулось підписання угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір [30].

На сучасному етапі ЄС продовжує розвивати свою спільну транспортну політику у сфері повітряних (авіаційних) перевезень, адаптуючи її до сучасних викликів та загроз.

Отже, спільна транспортна політика ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень пройшла доволі тривалий шлях становлення та розвитку. Весь цей шлях доцільно поділити на чотири етапи, кожен з яких характеризується особливостями і специфікою становлення та розвитку спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень. Зокрема, на першому етапі (50-і-70-і роки ХХ століття) відбулось закладення основ для подальшого розвитку спільної транспортної політики ЄС, зокрема і в авіатранспортній сфері. На другому етапі (80-і роки ХХ століття) – відбувався активний розвиток правової бази та здійснювалась лібералізація

повітряного транспорту. Третій етап (90-і роки ХХ століття) характеризувався формуванням правової бази шляхом ухвалення правових документів (регламентів, директив ЄС), а також актів soft law (програм, планів дій ЄС), метою яких було запровадження ефективного правового регулювання спільної транспортної мережі, зокрема і щодо авіатранспортних перевезень. Четвертий етап (початок 2000-х років і дотепер) – формування і розвиток спільної транспортної політики, напрацювання нових напрямів співробітництва, розробка ряду додаткових нормативно-правових актів у сфері авіатранспортних перевезень. Останній етап є найбільш динамічним і об'ємним за змістом проведеної діяльності у сфері розвитку політики ЄС у сфері авіатранспортних перевезень.

1.2. Ініціатива Європейської комісії «Єдине європейське небо» та її вплив на формування європейського спільного авіаційного простору

Уже на початкових етапах розвитку авіатранспортного сполучення існувало розуміння того, що ефективне використання повітряного простору із постійно наростаючою кількістю його користувачів потребує вироблення більш досконалого механізму його регулювання. У Європі ця проблема завжди відчувалась особливо гостро, що спричинено тим, що саме на європейському континенті знаходяться деякі з найбільш завантажених повітряних маршрутів. Ці маршрути знаходяться на перетині повітряного простору ряду європейських держав, для кожної з яких властиве власне регулювання невеликих ділянок повітряного простору, що ще більше загострює складну загальну обстановку. Необхідність удосконалення механізму регулювання аеронавігаційної сфери в ЄС обумовила появу проекту «Єдине європейське небо».

Єдине європейське небо – ініціатива Європейської Комісії, відповідно до якої розподіл повітряного простору та його керування будуть єдиними для

більшості країн Європи (Європейського спільного повітряного простору, англ. «ЕСАА») [14, с. 17].

Даний проект – це перший важливий позитивний результат співробітництва ЄС і Євроконтролю (заснованої в 1960 році міжнародної організації, що працює у сфері організації повітряного руху у європейському регіоні) в сфері аеронавігації [13, с. 38]. Він спрямований на підвищення безпеки та ефективності повітряного транспорту в Європі шляхом реструктуризації європейського авіаційного простору в залежності від потоків повітряного руху та зменшення фрагментації управління повітряним рухом у Європі.

Основними цілями Єдиного європейського неба є:

1. Здійснити функціональну реструктуризацію європейського повітряного простору щодо потоків повітряного руху;
2. Створити додаткові потужності;
3. Підвищити загальну ефективність системи організації повітряного руху.

Щоб досягти цих цілей, Європейська комісія виділила наступні пріоритети високого рівня:

1. Досягти 3-кратного збільшення пропускної здатності, що дозволить зменшити затримки як на землі, так і в повітрі;
2. Підвищити безпеку в 10 разів;
3. Досягти 10% зменшення впливу польотів на навколишнє середовище;
4. Надавати послуги АТМ користувачам повітряного простору за вартістю щонайменше на 50% дешевше [93].

Основні завдання, які визначаються Європейською Комісією в Угоді про спільне європейське небо між державами-членами та протоколах до неї, звучать наступним чином:

- підвищення безпеки;
- ліквідація поділу та розбіжностей у керуванні повітряним рухом;

- забезпечення тіснішої співпраці з армією в організації керування повітряним рухом;
- збільшення пропускної здатності повітряного простору;
- підвищення ефективності системи керування повітряним рухом;
- сприяння впровадженню нових технологій [9, с. 168].

Ініціатива «Єдине європейське небо» (SES) була започаткована в 1999 році Європейською комісією після серйозних затримок польотів у Європі наприкінці 90-х років [35]. Після того, як у вересні 1999 року Комісію очолив Романо Проді, комісар з питань транспорту Лойола де Паласіо розпочала зусилля щодо структурної реформи управління повітряним рухом по всій Європі, оскільки вона та інші фахівці дійшли висновку, що Євроконтроль нездатний ефективно виконувати свої обов'язки, зокрема приймати рішення та виконувати угоди.

Наприкінці 1999 року Європейська комісія отримала згоду всіх міністрів транспорту держав-членів ЄС на «створення єдиного європейського неба», що охоплює структурну інтеграцію та реформу Організації повітряного руху, і створила групу високого рівня високопоставлених цивільних і військових органів повітряного руху з представництвом у державах-членах для підготовки конкретних політичних пропозицій. Після того як група високого рівня завершила свій звіт наприкінці 2000 року, Комісія використала її рекомендації для розробки законодавчих пропозицій щодо регулювання Європейського повітряного простору.

У жовтні 2001 року Європейська комісія прийняла пропозиції щодо Єдиного європейського неба, щоб створити регуляторний орган Союзу для управління повітряним рухом у країнах, що входять до Європейського Союзу, а також Норвегії та Швейцарії. Як відмічає з цього приводу В. Зуєва, «головною метою було створення принципово іншої організації повітряного простору, а також єдиного органу управління, який буде здійснювати регулювання повітряного сполучення по всьому континенту» [12, с. 24]. Регуляторний орган Європейського Союзу мав об'єднати верхній

європейський повітряний простір, який зараз розділений на національні зони. Було запропоновано організувати цей повітряний простір однаково, з районами управління повітряним рухом на основі оперативної ефективності, замість національних кордонів. Крім того, існували плани інтеграції цивільного та військового управління повітряним рухом.

Перший законодавчий пакет SES (SES I), прийнятий у 2004 році, включає чотири основні нормативно-правові акти, які зміцнюють безпеку та сприяють реструктуризації європейського повітряного простору та аеронавігаційних служб. Правила забезпечують основу для створення додаткової потужності та підвищення ефективності та сумісності систем керування повітряним рухом (ATM) у Європі:

1. Рамковий регламент (ЄС № 549/2004) – закладає основу для створення єдиного європейського неба;
2. Регламент надання послуг (ЄС № 550/2004) – про надання аеронавігаційних послуг у Єдиному європейському небі;
3. Регламент повітряного простору (ЄС № 551/2004) – про організацію та використання повітряного простору в Єдиному європейському небі;
4. Регламент інтероперабельності (ЄС № 552/2004) – щодо інтероперабельності європейської мережі організації повітряного руху [90].

Перший законодавчий пакет SES (SES-I) розглядається як «справжній прорив», оскільки стимулює прогрес у гармонізації постачальників аеронавігаційних послуг, створенні національних органів нагляду та компетенції ЄС щодо сертифікації цих послуг. Проте протягом наступних двох років поступ уповільнився; створення функціональних блоків повітряного простору (FAB) було неорганізованим, досягнуто незначного прогресу в підвищенні ефективності витрат, збільшення пропускну здатності повітряного руху опинилось під загрозою, а оскільки боротьба зі зміною клімату стала політичним пріоритетом, викиди європейської авіації потрібно було зменшити [61, с. 277].

У відповідь на серйозні вимоги промисловості, держав-членів ЄС та інших зацікавлених сторін Комісія під керівництвом Жозе-Мануеля Баррозу призначила нову групу високого рівня для розробки більш детальної нормативної бази в листопаді 2006 року. Група опублікувала свій звіт у липні 2007 року. Він містив 10 рекомендацій, у тому числі, пропонувалося: зробити ЄС основним регулятором європейської авіації з метою встановлення цільових показників ефективності, вимог безпеки, запровадження економічного регулювання послуг АТМ, стимулів для постачальників аеронавігаційних послуг для досягнення своїх цілей та оптимізації впровадження FAB [45]. Крім цього, у рекомендаціях відмічалось, що Євроконтроль надаватиме ЄС технічну підтримку щодо правил, регулювання безпеки буде делеговано Європейському агентству з авіаційної безпеки (EASA), а держави-члени закликатимуть прискорити реалізацію їхніх зобов'язань щодо впровадження дефрагментації повітряного простору.

21 жовтня 2009 року було здійснено перегляд SES, внаслідок чого був ухвалений оновлений пакет правил під назвою SES-II, який набув чинності 4 грудня 2009 року [80, с. 213] Основна увага тут приділяється чотирьом напрямкам:

1. Існуюче законодавство про Єдине небо створене для вирішення проблем продуктивності та навколишнього середовища.

2. Програма дослідження АТМ Єдиного європейського неба (SESAR) має забезпечити технологію майбутнього.

3. Компетенція Агентства з авіаційної безпеки ЄС (EASA) має бути поширена на аеродроми, управління повітряним рухом і аеронавігаційне обслуговування.

4. «План дій щодо пропускної спроможності, ефективності та безпеки аеропорту» має бути реалізований, таким чином забезпечуючи пропускну здатність наземного транспорту [43, с. 296].

SES-II мав на меті об'єднати 36 національних повітряних просторів у 9 функціональних блоків повітряного простору (FAB) для забезпечення кращих характеристик до 4 грудня 2012 року [74].

Збій у авіасполученнях після виверження вулкана Ейяф'ятлайокудль у 2010 році спричинив прискорення об'єднання систем управління повітряним рухом держав-членів у Єдине європейське небо та негайне створення кризової координаційної групи для вирішення майбутніх збоїв у транспорті [41]. 2 грудня 2010 року Франція, Німеччина, Швейцарія та країни Бенілюксу погодилися сформувати FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe) – третій функціональний блок повітряного простору, створений після датсько-шведського та англо-ірландського блоку. Функціональні блоки повітряного простору (FAB) повинні були набути чинності до 2012 року, але очікувалися затримки через протести профспілок АТС. FAB CE (Функціональний блок повітряного простору Центральної Європи) – це спільна ініціатива семи держав і постачальників аеронавігаційних послуг (ANSP) із Центральної Європи – Австрії, Боснії та Герцеговини, Хорватії, Чехії, Угорщини, Словаччини та Словенії, що була сформована в 2011 році [79]. До 26 жовтня 2012 року лише англо-ірландський та датсько-шведський функціональні блоки повітряного простору було повністю реалізовано, тоді як інші 7 функціональних блоків все ще перебували на різних стадіях розробки; кінцевий термін повної реалізації Єдиного європейського неба – 4 грудня 2012 року – був пропущений.

10 червня 2013 року Європейська Комісія представила свій план «Б» щодо прискорення процесу впровадження Єдиного європейського неба. Так званий SES 2+ – це пакет заходів, який включав нормативно-правові акти, спрямовані на вирішення поточної ситуації з державними монополіями, відповідальними за надання аеронавігаційних послуг [92]. Хоча парламент ухвалив свою позицію в першому читанні в березні 2014 року, у грудні 2014 року Рада погодила лише частковий загальний підхід через розбіжності між Великобританією та Іспанією щодо застосування тексту до аеропорту

Гібралтару. Внаслідок цього переговори щодо Єдиного європейського неба SES 2+ були поставлені на паузу в Раді ЄС в 2015 році.

У 2017 році Європейський суд аудиторів визначив, що «функціональні блоки повітряного простору не змогли дефрагментувати європейський повітряний простір, оскільки вони не були повністю реалізовані, а літаки все ще обслуговуються різними аеронавігаційними провайдерами в кожній державі-члені з різними правилами та вимогами. Це сталося через «відсутність зобов'язань з боку держав-членів» [94].

До 2019 року нічого з плану ще не було офіційно реалізовано, що призвело до додаткових 6 мільярдів євро витрат і 11,6 мільйонів мегатонн надлишкових викидів CO² лише за 2018 рік [84].

У вересні 2019 року 21 авіаційна організація, включаючи Airlines for Europe (A4E), AIRE, ACI Europe, CANSO, ERA та IATA, підписали у Брюсселі угоду про заклик до створення SES, а також про співпрацю з установами ЄС та державами-членами для досягнення цієї мети [98]. Комісія призначила 15 експертів у цій галузі для формування Групи мудрих осіб для оцінки поточної ситуації та майбутніх потреб [91].

Після офіційного завершення Brexit 31 січня 2020 року (усунення заперечень Великої Британії та питання Гібралтару), та пандемії COVID-19, яка призвела до екзистенційної кризи в авіаційному секторі, 22 вересня 2020 року Європейська комісія внесла нову пропозицію щодо Єдиного європейського неба [84]. Вона використала рекомендації експертної групи для внесення змін до тексту пропозиції 2013 року та запровадила нові заходи. Крім цього, вона також підготувала пропозицію щодо внесення змін до Основного регламенту EASA. Замість того, щоб покладатися на регулювання зверху вниз, яке, здавалося, раніше не працювало, Комісія акцентувала увагу на добровільних альянсах між так званими постачальниками послуг повітряного руху. Авіалінії Європи підтримали пропозицію, але підкреслили важливість «розширеної структури управління» для забезпечення її успіху. Тим часом зони FABEC і FAB CE, на які разом припадає 8,6 мільйона рейсів

(понад 75% усього європейського повітряного трафіку) у 2019 році, домовилися офіційно оформити та активізувати свою співпрацю, що і зробили в червні 2020 року.

Становлення та розвиток Єдиного європейського неба сприяли формуванню спільного авіаційного простору САП в межах ЄС. Європейський спільний авіаційний простір (ЄСАП) – двостороння угода між ЄС і третіми країнами, що встановлює спільні стандарти безпеки та лібералізує ринкові відносини у сфері авіації, даючи змогу ефективніше та безпечніше використовувати повітряний простір [16, с. 56].

Отже, ініціатива Європейської комісії «Єдине європейське небо» спрямована на підвищення безпеки та ефективності повітряного транспорту в Європі шляхом реструктуризації європейського повітряного простору в залежності від потоків повітряного руху та зменшення фрагментації управління повітряним рухом у Європі. Вона вилася у прийняття трьох законодавчих пакетів: SES I, SES II та SES II+. Перший законодавчий пакет (SES I), прийнятий у 2004 році, включає чотири основні правові акти, які зміцнюють безпеку та сприяють реструктуризації європейського повітряного простору та аеронавігаційних служб. Правила забезпечують основу для створення додаткової потужності та підвищення ефективності та сумісності систем АТМ у Європі. Другий законодавчий пакет (SES II), прийнятий у 2009 році, містить два нормативні акти, спрямовані на покращення ефективності європейської авіаційної системи та розширення повноважень EASA на аеропорти, організацію повітряного руху та аеронавігаційне обслуговування. Третій законодавчий пакет (SES II+) – спрямований на запровадження структурних змін, щоб гарантувати, що сектор здатний збалансовано реалізувати свій економічний потенціал, забезпечуючи більш гнучке та масштабоване надання аеронавігаційних послуг, а також придатність для сучасного робочого середовища та середовища майбутнього та шляхом покращення екологічних показників. Становлення та розвиток ініціативи

«Єдине європейське небо» мало ключове значення для формування спільного авіаційного простору ЄС.

1.3. Організаційні та інформаційні інструменти забезпечення європейського спільного авіаційного простору

Організаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору стало Агентство з авіаційної безпеки Європейського Союзу (EASA).

Агентство з авіаційної безпеки Європейського Союзу (EASA) – це установа Європейського Союзу, заснована в 2002 році Регламентом (ЄС) № 216/2008 Європейського парламенту та Ради з метою забезпечення високого та узгодженого рівня безпеки в цивільній авіації, виконання єдиних правил і заходів безпеки та таке, що розпочало свою роботу у 2003 році [75].

EASA взяло на себе обов'язки колишньої системи Об'єднаних авіаційних органів (JAA), яка припинила свою діяльність 30 червня 2009 року. Однак EASA не є наступною агенцією з юридичної точки зору, оскільки вона функціонує безпосередньо згідно зі статутом ЄС.

EASA почало працювати 28 вересня 2003 року як незалежна установа Європейського Співтовариства зі статусом юридичної особи. У 2004 році Агентство створило свою постійну штаб-квартиру в Кельні, Німеччина. Воно може, за згодою відповідної держави-члена, створювати місцеві представництва в будь-якій державі-члені.

Організаційна структура EASA має наступний вигляд. Очолює EASA виконавчий директор. Виконавчий директор уповноважений приймати рішення та акти з питань безпеки та охорони навколишнього середовища. Він приймає рішення щодо перевірок і розслідувань, є менеджером Агентства і, як такий, відповідає за підготовку та виконання бюджету та робочої програми, а також за всі питання, пов'язані з персоналом. Оскільки ці рішення безпосередньо впливають на людей та організації, Регламент EASA

створює незалежну апеляційну раду, роль якої полягає у перевірці того, чи виконавчий директор правильно застосовує європейське законодавство у цій сфері.

Виконавчий директор призначається Правлінням Агентства. Правління несе відповідальність за визначення пріоритетів Агентства, формування бюджету та моніторинг діяльності Агентства. Він ухвалює річний звіт і робочу програму EASA (після затвердження Європейською Комісією), а також робочі процедури, яких має дотримуватися Агентство.

Правління складається з одного представника від кожної держави-члена та одного представника Комісії. Правління обирає зі свого складу Голову та заступника Голови. Термін повноважень становить три роки і може бути продовжений.

Консультативна рада EASA допомагає Правлінню в його роботі. До неї входять організації, що представляють авіаційний персонал, виробників, операторів комерційної та загальної авіації, промисловість технічного обслуговування, навчальні організації та повітряний спорт.

В Агентстві нині працює понад 800 професіоналів з усієї Європи, які працюють у кількох директоратах [1]. Основні завдання, пов'язані з безпекою, виконуються директоратами «Нормотворчість», «Сертифікація» та «Схвалення та стандартизація».

Бюджет Агентства фінансується за рахунок внеску ЄС, гонорарів (оплачуваних за сертифікати, видані Агентством) та зборів за публікації та навчання, що надаються Агентством.

Завданнями Агентства є:

1. Надання допомоги законодавчим органам ЄС у розробці спільних стандартів для забезпечення максимально можливого рівня безпеки та захисту навколишнього середовища;
2. Досягнення однакового застосування спільних стандартів в Європі та впровадження всіх необхідних захисних заходів;
3. Сприяти поширенню стандартів у всьому світі.

До повноважень EASA належать:

1. Надання експертних консультацій ЄС щодо розробки нового законодавства;
2. Розробка, впровадження та моніторинг правил безпеки, включаючи перевірки в державах-членах;
3. Сертифікація типу повітряних суден і компонентів, а також схвалення організацій, які беруть участь у проектуванні, виробництві та технічному обслуговуванні авіаційної продукції;
4. Атестація персоналу та організацій, залучених до експлуатації повітряного простору;
5. Сертифікація організацій, що надають загальноєвропейські послуги ATM/ANS;
6. Сертифікація організацій, розташованих за межами території, на яку поширюється дія законодавства ЄС і відповідальних за надання послуг ATM/ANS або навчання диспетчерів контролю в державах-членах, де застосовується законодавство ЄС;
7. Авторизація операторів із третіх країн (не ЄС);
8. Аналіз і дослідження безпеки, включаючи публікацію щорічного огляду безпеки [75].

Повноваження агентства поступово розширюються. У 2008 році завдяки впровадженню нового Регламенту EASA (ЄС) № 216/2008 повноваження EASA були розширені, щоб охопити льотні операції та ліцензування льотного екіпажу.

Восени 2009 року в рамках авіаційного пакету, який також включає другий пакет заходів для Єдиного європейського неба (SES II), в ЄС був ухвалений Регламент (ЄС) № 1108/2009 про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 216/2008 і розширення повноважень EASA, які охоплюють сферу аеродромів, організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування. Однак, як і раніше, літаки, які використовуються для

військових, митних і поліцейських служб, а також особи та організації, залучені до такої діяльності, залишаються поза компетенцією EASA.

Під час реалізації своїх повноважень Агентство може приймати різні види актів:

1. Обов'язкові індивідуальні рішення шляхом надання сертифікатів у відповідності до типу повітряного судна та проведення перевірок і розслідувань;

2. Необов'язкові документи, що містять специфікації сертифікації, прийнятні засоби відповідності та керівний матеріал (для використання в процесі сертифікації);

3. Висновки Європейській Комісії щодо основних вимог і правил реалізації, які мають бути прийняті.

EASA ставить перед собою також стратегічні цілі високого рівня щодо міжнародного співробітництва у сфері авіабезпеки:

1. Забезпечити дотримання інтересів безпеки громадян на глобальному рівні;

2. Забезпечити рівні умови для європейської авіаційної промисловості в усьому світі [64].

Для досягнення цих цілей EASA співпрацює з органами цивільної авіації, регіональними та міжнародними організаціями.

Співробітництво між EASA та Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) відображаються у:

1. Координації спільних позицій з Європейською Комісією та державами-членами EASA з питань, що розглядаються на глобальному рівні.

2. Підтримки держав-членів EASA щодо впровадження стандартів ICAO;

3. Обміну інформацією з безпеки з ICAO для зменшення навантаження на держави-члени EASA під час аудиторської діяльності;

4. Надання технічної експертизи діяльності ІКАО, наприклад 50 комісіям ІКАО, комітетам, робочим групам, дослідницьким групам і цільовим групам.

5. Навчання персоналу EASA як аудиторів ICAO та участі в аудитах USOAP (Універсальної програми аудиту контролю за безпекою ICAO) у країнах EASA та інших країнах.

6. Внеску в ініціативу «Жодна країна не залишилася позаду» шляхом координації діяльності з технічної допомоги з ICAO.

Крім цього, слід відмітити, що держави створюють регіональні організації з нагляду за безпекою польотів для співпраці, обміну передовим досвідом, завданнями з нагляду за безпекою польотів і ресурсами з метою створення та підтримки ефективної системи нагляду за безпекою польотів. У цьому контексті EASA підтримує ICAO у її діяльності щодо створення регіональних організацій з нагляду за безпекою польотів та співробітництва з ними. У Європі країни-члени EASA погодилися співпрацювати у сфері авіаційної безпеки. EASA, як агентство Європейського Союзу, є регіональною організацією з нагляду за безпекою польотів для Європи.

EASA також тісно співпрацює з низкою інших організацій та ініціатив з авіаційної безпеки, таких як:

- SESAR;
- Євроконтроль;
- Європейським космічним агентством (ESA);
- Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) [64].

Безпека та ефективність повітряного руху в Європі базується на складній системі, яка включає гармонізоване управління повітряним рухом та аеронавігаційні служби, якими керує низка різних організацій. EASA діє як європейський регулятор системи, тоді як Євроконтроль є загальноєвропейською організацією цивільно-військової авіації, яка відіграє центральну координаційну роль.

Вимоги до європейської системи повітряного руху неухильно зростали протягом останніх років через збільшення потреб у пропускній здатності – тимчасово перервану через кризу COVID-19 – а також очікування суспільства щодо високого рівня безпеки, кібербезпеки, захист навколишнього середовища та глобальна сумісність в авіації.

Зважаючи на це, співробітництво з Євроконтролем ознаменувалось у 2020 році створенням спільного технічного і координаційного офісу EASA-EUROCONTROL (TeCO) у штаб-квартирі Євроконтролю у Брюсселі, що, безумовно, знаменує значний крок вперед у зростаючій взаємодії між двома організаціями, забезпечуючи міцну співпрацю на всіх рівнях. Офіс надаватиме технічну підтримку з питань регулювання та стандартів, з управління наглядом за безпекою польотів та з питань міжнародного співробітництва, включаючи виконання конкретних завдань та послуг авіаційним суб'єктам за потреби [87].

Співробітництво EASA та SESAR. У 2016 році EASA підписало новий Меморандум про співпрацю зі Спільним підприємством SESAR (SJU) на Конференції високого рівня ЄС з безпілотників у Варшаві. Цей новий Меморандум замінив існуючу угоду між EASA та SJU щодо сприяння співпраці над SESAR 2020, наступним етапом досліджень і розробок (НДДКР) з управління повітряним рухом.

У відповідності до Меморандуму основними сферами співпраці є:

1. Регуляторна координація та визначення регуляторних потреб для підготовки до узгодженого розгортання рішень SESAR;
2. Координація досліджень у сферах авіаційної безпеки, навколишнього середовища та сумісності;
3. Координація міжнародного співробітництва з ключовими третіми країнами, такими як США та Китай, підтримка діяльності ICAO щодо Глобального аеронавігаційного плану (GANP) і Глобального плану безпеки польотів (GASP), а також надання підтримки міжнародній технічній співпраці;

4. Технічні консультації у сферах технологій CNS (зв'язок, навігація та спостереження), безпілотних літальних апаратів, авіоніки та сумісності повітря та землі [65].

Зрештою, оскільки проблеми безпеки не обмежуються межами ЄС, обов'язок EASA – забезпечити, щоб якнайбільше європейських партнерів дотримувалися його системи. Таким чином, регулювання дозволяє залучати всі країни, пов'язані з ЄС, за допомогою угод, відповідно до яких вони приймають та зобов'язуються застосовувати законодавство ЄС в галузі повітряного транспорту.

Щодо інформаційних інструментів забезпечення європейського спільного авіаційного простору, то одним із найбільш важливих є Європейська база даних служб аеронавігаційної інформації (EAD) – це централізована довідкова база даних аеронавігаційної інформації гарантованої якості, яка дозволяє користувачам отримувати та завантажувати дані AIS у режимі реального часу [10].

Вона надає миттєвий доступ до найновішої цифрової аеронавігаційної інформації з зон ECAS і ECAS+, починаючи від повідомлень для льотчиків (NOTAM), бюлетенів передпольотної інформації (PIB), служб брифінгу та бібліотеки AIP.

EAD є найбільшою у світі системою управління аеронавігаційною інформацією (AIM).

EAD пропонує:

- надійне та економічно ефективно інтегроване рішення AIS, яке відповідає потребам користувачів;
- доступ до даних у реальному часі гарантованої цілісності та якості;
- відповідність стандартам і рекомендаціям ICAO і Євроконтролю;
- безпечний канал для своєчасного електронного розповсюдження аеронавігаційної інформації;
- підтримку клієнтів під час переходу на EAD;
- доступність послуги 24 години на добу, 7 днів на тиждень [10].

EAD є безпечнішим, швидшим, точнішим і економічно ефективнішим, ніж старі, неузгоджені методи збору та доставки даних AIS. Це підвищує доступність інформації AIS, а також сприяє зниженню ризиків для безпеки, пов'язаних з розповсюдженням і публікацією аеронавігаційної інформації.

У грудні 2016 року Євроконтроль став першим загальноєвропейським постачальником послуг аеронавігаційної інформації, який був сертифікований відповідно до законодавства про Єдине європейське небо щодо надання Європейської бази даних AIS (EAD). Сертифікація була продовжена в 2018 році і залишається чинною, після оновлення правил ЄС, доки Євроконтроль відповідає необхідним вимогам ЄС.

Отже, організаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору є Агентство з авіаційної безпеки Європейського союзу (EASA), яке є агентством Європейського союзу (ЄС), наділене повноваженнями із забезпечення цивільної авіаційної безпеки. Агентство здійснює сертифікацію, регулювання та стандартизацію, а також проводить дослідження та моніторинг. Воно збирає та аналізує дані щодо безпеки польотів, розробляє та дає рекомендації щодо законодавства у сфері безпеки польотів та координує свої дії з аналогічними організаціями в інших частинах світу. Інформаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору є Європейська база даних служб аеронавігаційної інформації (EAD), яка є централізованою довідковою базою даних аеронавігаційної інформації гарантованої якості, яка дозволяє користувачам отримувати та завантажувати дані AIS у режимі реального часу.

Висновки до першого розділу

1. Спільна транспортна політика Європейського Союзу у сфері авіаційних перевезень пройшла доволі тривалий шлях становлення та розвитку. Весь цей шлях доцільно поділити на чотири етапи, кожен з яких характеризується особливостями і специфікою становлення та розвитку спільної транспортної політики Європейського Союзу у сфері повітряних

(авіаційних) перевезень. Зокрема, на першому етапі (50-і-70-і роки ХХ століття) відбулось закладення основ для подальшого розвитку спільної транспортної політики Європейського Союзу, зокрема і в авіатранспортній сфері. На другому етапі (80-і роки ХХ століття) – відбувався активний розвиток правової бази та здійснювалась лібералізація повітряного транспорту. Третій етап (90-і роки ХХ століття) характеризувався напрацюванням програм, регламентів, планів дій та директив Європейського Союзу, метою яких було створення спільної транспортної мережі, зокрема і щодо авіатранспортних перевезень. Четвертий етап (початок 2000-х років і до наших днів) – формування і розвиток спільної транспортної політики, напрацювання нових напрямів співробітництва, розробка ряду нормативно-правових актів у сфері авіатранспортних перевезень. Останній етап є найбурхливішим і найбільш об’ємним за змістом проведеної діяльності у сфері розвитку політики Європейського Союзу у сфері авіатранспортних перевезень.

2. Ініціатива Європейської комісії «Єдине європейське небо» спрямована на підвищення безпеки та ефективності повітряного транспорту в Європі шляхом реструктуризації європейського повітряного простору в залежності від потоків повітряного руху та зменшення фрагментації управління повітряним рухом у Європі. Вона вилилась у прийняття трьох законодавчих пакетів: SES I, SES II та SES II+. Перший законодавчий пакет (SES I), прийнятий у 2004 році, містить чотири основні положення, які зміцнюють безпеку та сприяють реструктуризації європейського повітряного простору та аеронавігаційних служб. Правила забезпечують основу для створення додаткової потужності та підвищення ефективності та сумісності систем АТМ у Європі. Другий законодавчий пакет (SES II), прийнятий у 2009 році, містить два нормативні акти, спрямовані на покращення ефективності європейської авіаційної системи та розширення повноважень EASA на аеропорти, організацію повітряного руху та аеронавігаційне обслуговування. Третій законодавчий пакет (SES II+) – спрямований на запровадження

структурних змін, щоб гарантувати, що сектор здатний збалансовано реалізувати свій економічний потенціал, забезпечуючи більш гнучке та масштабоване надання аеронавігаційних послуг, а також придатність для сучасного робочого середовища та середовища майбутнього та шляхом покращення екологічних показників. Становлення та розвиток ініціативи «Єдине європейське небо» мало позитивне значення для формування спільного авіаційного простору ЄС.

3. Організаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору є Агентство з авіаційної безпеки Європейського союзу (EASA), яке є агентством Європейського союзу (ЄС) з відповідальністю за цивільну авіаційну безпеку. Агентство здійснює сертифікацію, регулювання та стандартизацію, а також проводить дослідження та моніторинг. Воно збирає та аналізує дані щодо безпеки польотів, розробляє та дає рекомендації щодо законодавства у сфері безпеки польотів та координує свої дії з аналогічними організаціями в інших частинах світу. Інформаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору є Європейська база даних служб аеронавігаційної інформації (EAD), яка є централізованою довідковою базою даних аеронавігаційної інформації гарантованої якості, яка дозволяє користувачам отримувати та завантажувати дані AIS у режимі реального часу.

РОЗДІЛ 2

СИСТЕМА МІЖНАРОДНИХ УГОД ЄС ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР

2.1. Угоди ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону

Перш, ніж розпочати характеристику Угод ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ, слід визначити, що таке ЄАВТ та які країни є її учасницями.

Європейська асоціація вільної торгівлі (ЄАВТ) – це зона вільної торгівлі, що об'єднує митні території 4 європейських країн, які не є членами ЄС, зокрема Ісландію, Князівство Ліхтенштейн, Королівство Норвегію та Швейцарську Конфедерацію [18, с. 176].

Якщо ж говорити про держави-кандидати на вступ до ЄС Балканського регіону, то до їх числа входять Албанія, Сербія, Північна Македонія, Чорногорія (ведуться переговори про вступ до ЄС) та Боснія і Герцеговина (подала заявку на приєднання та отримала статус кандидата 15 грудня 2022 року). Що стосується Косово – то слід відзначити, що цього утворення не визнає жодна країна ЄС.

У 2006 році після довгих переговорів була укладена «Багатостороння угода між Європейським Співтовариством та його державами-членами, Республікою Албанія, Боснією та Герцеговиною, Республікою Болгарія, Республікою Хорватія, колишньою Югославською Республікою Македонія, Республікою Ісландія, Республікою Чорногорія, Королівством Норвегія, Румунією, Республікою Сербія та Місією Тимчасової адміністрації Організації Об'єднаних Націй у Косово про створення спільного європейського авіаційного простору (ЕСАА)» [86]. Угода ЕСАА була парафрована в грудні 2005 року та підписана в червні 2006 року. Вона зобов'язує всіх підписантів прийняти *acquis* ЄС для авіаційного сектору та включає:

1. Законодавство, яке лібералізує доступ до ринку авіаційних перевезень, права на перевезення та тарифи на проїзд;
2. Положення про наземне обслуговування аеропорту та розподіл слотів;
3. Правила безпеки;
4. Правила конкуренції та державної допомоги;
5. *Acquis* щодо організації повітряного руху та Єдиного європейського неба;

6. Екологічні стандарти та права споживачів, що стосуються авіації [6, с. 127].

Передбачалося, що після впровадження цього пакету законів до 2010 року Західні Балкани стануть частиною повністю інтегрованого авіаційного ринку ЄС. Однак, Угода набула чинності тільки у 2017 році.

Реалізація угоди проходила в три етапи.

На першому етапі права 3-ї та 4-ї свобод в сенсі Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.) повністю лібералізувались. Це означає, що всі авіакомпанії, які мали ліцензію в зоні ЕСАА, могли здійснювати рейси до та зі своїх країн до будь-якого пункту призначення ЕСАА без обмежень щодо частоти та пропускну здатності.

Другий етап включав лібералізацію 5-ї свободи, що дозволило авіакомпаніям забирати пасажирів на зупинці в другій країні, перш ніж висаджувати їх у третій. Однак перед тим, як країна зможе перейти до другого етапу ЕСАА, їй необхідно було запровадити базовий пакет авіаційних аспис, які в основному стосувалися правил безпеки.

Третій етап включав лібералізацію решти свобод і повне перенесення аспис щодо авіації. Чітких цільових дат для кожного з етапів не було встановлено, кожна країна могла прогресувати у своєму власному темпі, якщо вона виконувала необхідні умови Угоди. Це і призвело до того, що набуття Угодою чинності відбулось аж в 2017 році.

Слід відзначити, що підписання угоди про ЕСАА як механізму транскордонної лібералізації в регіоні мало значні переваги перед підходом «відкритого неба»:

По-перше, це вимагало наявності лише однієї угоди замість перегляду кількох десятків угод про повітряне сполучення (ASA).

По-друге, це спонукало країни Західних Балкан модернізувати свою секторальну політику відповідно до найкращої міжнародної практики.

По-третє, це гармонізувало нормативну базу та підвищило прозорість для учасників ринку авіаційних перевезень.

По-четверте, така справді регіональна лібералізація долала притаманну нездатність двосторонніх ASA пристосуватись до розвитку регіональних маршрутних мереж [85, с. 6].

Угода про ЕСАА складається з двох частин:

1. Гармонізація національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією. Угода вимагає прийняття європейських стандартів, щодо безпеки польотів та відповідного рівня обслуговування повітряних суден службою аеронавігації. Під «безпекою польотів» розуміють:

- технічні стандарти літаків;
- рівень підготовки персоналу авіаперевізника;
- рівень підготовки персоналу диспетчерської служби;
- рівень кваліфікації авіаінспекторів;
- дотримання авіакомпанією графіка польотів;

2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіаційної галузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн-членів ЕСАА [27, с. 31].

Між ЄС та Швейцарською Конфедерацією 30 квітня 2002 року було укладено «Угоду між Європейським Співтовариством і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт» [39]. Угода набула чинності 1 червня 2002 року.

Дана Угода:

1. Інтегрує Швейцарію з внутрішнім авіаринком Європейського Союзу (ЄС) у рамках пакету угод, що охоплюють сім різних секторів діяльності ЄС;
2. Розширює застосування авіаційного законодавства ЄС до Швейцарії – у додатку до угоди перераховано все законодавство ЄС, яке застосовує Швейцарія, включаючи відповідні адаптації [76].

Угода між ЄС і Швейцарією надає такі права:

- у сфері цивільної авіації право заснування компаній ЄС у Швейцарії та швейцарських компаній у ЄС;

- необмежені права для швейцарських перевізників здійснювати польоти між будь-якою точкою Швейцарії та будь-якою точкою ЄС, а також між пунктами в різних державах-членах ЄС;

- необмежені права для авіаперевізників ЄС здійснювати польоти між будь-якою точкою ЄС і будь-якою точкою Швейцарії [39].

Угода також передбачає, що в майбутньому сторони ведуть переговори про надання права перевізникам ЄС здійснювати польоти між пунктами в межах Швейцарії, а швейцарським перевізникам – між пунктами в межах держав-членів ЄС.

Як зазначено в додатку, угода розширює застосування нормативної бази ЄС для цивільної авіації, включаючи сфери регулювання ринку, конкуренції, авіаційної безпеки, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, навколишнього середовища та шуму, захисту споживачів та оподаткування палива для Швейцарії.

Угода передбачає, що Агентство з авіаційної безпеки Європейського Союзу відіграє таку саму роль у Швейцарії, як і в ЄС.

Угода також містить правила чесної конкуренції, включаючи заборону узгоджених дій і зловживання домінуючим становищем, а також суворі правила щодо державної допомоги. У межах своєї дії вона забороняє будь-яку дискримінацію за ознакою національності.

Відповідно до «Угоди між Європейським Співтовариством і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт» кожна сторона несе відповідальність за виконання угоди на своїх відповідних територіях, але зобов'язана ділитися інформацією та надавати одна одній допомогу щодо можливих порушень [39].

Спільний комітет, що складається з представників обох сторін і збирається щонайменше раз на рік, відповідає за адміністрування угоди та забезпечення її належного виконання. У рамках комітету сторони

обмінюються інформацією, проводять консультації та приймають рішення, зокрема щодо внесення змін до додатку до угоди щодо авіаційного законодавства ЄС. Сторони також проводять консультації одна з одною для розгляду скоординованих дій у рамках міжнародних організацій та щодо інших країн поза сферою дії цієї угоди.

Що стосується Ліхтенштейну, то з приєднанням його до Угоди про Європейську економічну зону (ЄЕЗ) у 1995 році йому також довелося прийняти *acquis* у сфері цивільної авіації. *Acquis* у сфері цивільної авіації імплементується через Закон Ліхтенштейну про авіацію, при цьому якихось додаткових угод між ЄС та Ліхтенштейном у авіаційній сфері укладено не було [81].

Отже, між всіма країнами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону, крім Швейцарії та Ліхтенштейну, діє «Багатостороння угода між Європейським Співтовариством та його державами-членами, Республікою Албанія, Боснією та Герцеговиною, Республікою Болгарія, Республікою Хорватія, колишньою Югославською Республікою Македонія, Республікою Ісландія, Республікою Чорногорія, Королівством Норвегія, Румунією, Республікою Сербія та Місією Тимчасової адміністрації Організації Об'єднаних Націй у Косово про створення спільного європейського авіаційного простору (ЕСАА)», яка була підписана у 2006 році та набула чинності у 2017 році. Між ЄС та Швейцарською Конфедерацією у 2002 році була укладена «Угода між Європейським Співтовариством і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт». Кожна з вище означених угод характеризується певною специфікою та має ряд відмінних особливостей, однак вони спрямовані на досягнення спільної мети – інтеграцію авіаринків держав, які не є членами ЄС, з авіаринком ЄС. Між Ліхтенштейном та ЄС не було укладено спеціальної угоди у авіаційній сфері, проте з приєднанням його до Угоди про Європейську економічну зону (ЄЕЗ) у 1995 році, йому також довелося

прийняти acquis у сфері цивільної авіації, який був імплементований через Закон Ліхтенштейну про авіацію від 2002 року.

2.2. Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та країнами Східного партнерства

Після підписання угод ЄС про європейський спільний авіаційний простір з державами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону, ЄС запропонував країнам Східного партнерства Євросоюзу (станом на сьогоднішній день це Азербайджан, Вірменія, Грузія, Молдова та Україна) укласти угоди про приєднання до європейського спільного авіаційного простору. Діючі на даний час угоди у цій сфері були укладені між ЄС та:

1. Грузією від 12 лютого 2010 року [46];
2. Молдовою від 26 червня 2012 року [47];
3. Україною від 12 жовтня 2021 року [30];
4. Вірменією від 15 листопада 2021 року (однак угода ще не набула чинності та має статус такої, що перебуває у «тимчасовому застосуванні») [49].

Коротко окреслимо основні аспекти кожної угоди.

Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та його державами-членами та Грузією була укладена ще в 2010 році, проте набула чинності дана угода тільки у 2020 році [38; 51]. Угода відкриває ринок прямих рейсів для всіх авіакомпаній Європейського Союзу (ЄС) і грузинських авіакомпаній між ЄС і Грузією. Вона також забезпечує нормативну базу та встановлює стандарти для широкого спектру авіаційних питань, з якими грузинське законодавство було поступово узгоджено, таких як авіаційна безпека, права пасажирів, управління повітряним рухом, економічне регулювання, питання конкуренції та соціальні аспекти.

Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Грузією охоплює три основні напрямки співпраці:

- економічний;
- регуляторний;
- інституційний [68].

Економічний напрям. Угода встановлює правила щодо ряду аспектів економічної співпраці між ЄС і Грузією, зокрема:

- права на рух – включаючи необмежене право здійснювати польоти між ЄС і Грузією або над територією іншої сторони або робити зупинку на території іншої сторони з недержавною метою;

- дозволи – для авіаперевізників кожної сторони здійснювати діяльність на території іншої сторони;

- правила забезпечення чесної конкуренції та сприяння підприємницькій діяльності;

- правила збору з користувачів за аеропортові та авіаційні засоби та послуги.

2. Регуляторний напрямок співробітництва (авіаційна безпека та управління повітряним рухом). Обидві сторони повинні:

- відповідати законодавству ЄС щодо безпеки, як зазначено в додатку до Угоди про Спільний авіаційний простір між Є та Грузією;

- визнавати сертифікати безпеки один одного;

- співпрацювати з питань безпеки та працювати над взаємним визнанням стандартів безпеки один одного;

- співпрацювати в управлінні повітряним рухом з метою розширення єдиного європейського неба на Грузію та відповідати законодавству ЄС щодо управління повітряним рухом, як зазначено в додатку до угоди.

3. Інституційний напрям (адміністрування та виконання). Кожна сторона відповідає за виконання правил угоди на своїй території [68].

Спільний комітет, до складу якого входять представники обох сторін і збирається щонайменше раз на рік, відповідає за адміністрування угоди та забезпечення її належного виконання.

Угода містить механізм вирішення спорів і передбачає можливість будь-якої сторони вжити заходів безпеки у разі невиконання іншою стороною своїх зобов'язань.

Слід відмітити, що Грузія виконала всі вимоги ЄС щодо наближення її законодавства у авіаційній сфері до законодавства ЄС у цій сфері, внаслідок чого укладена у 2010 році Угода про Спільний авіаційний простір набула чинності. На це Грузії було потрібно 10 років – і тільки у 2020 році Угода про Спільний авіаційний простір набула чинності.

Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та його державами-членами та Молдовою була підписана 26 червня 2012 року, а 2 серпня 2020 року вона набула чинності. Угода відкриває ринок прямих рейсів для всіх авіакомпаній Європейського Союзу (ЄС) і Молдови між ЄС і Молдовою. Вона також забезпечує нормативну базу та встановлює стандарти для широкого кола авіаційних питань, до яких молдавське законодавство було поступово приведено у відповідність, зокрема таких як авіаційна безпека, права пасажирів, управління повітряним рухом, економічне регулювання, питання конкуренції та соціальні аспекти.

Аналогічно до Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та Грузією, Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Молдовою має три вектори двостороннього співробітництва в авіаційній сфері:

1. Економічний вектор. Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Молдовою встановлює правила щодо низки аспектів економічного співробітництва між ЄС та Молдовою, зокрема:

- права дорожнього руху – включаючи необмежене право здійснювати польоти між ЄС і Молдовою або над територією іншої сторони або робити зупинку на території іншої сторони з недорожньою метою;

- дозволи – для авіаперевізників кожної сторони здійснювати діяльність на території іншої;

- правила забезпечення чесної конкуренції та сприяння підприємницькій діяльності;

- правила збору з користувачів за аеропортові та авіаційні засоби та послуги.

2. Регуляторний вектор співробітництва (авіаційна безпека та управління повітряним рухом). Обидві сторони повинні:

- відповідати законодавству ЄС щодо безпеки, як зазначено в додатку до Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та Молдовою;

- визнавати сертифікати безпеки один одного;

- співпрацювати з питань безпеки та працювати над взаємним визнанням стандартів безпеки один одного;

- співпрацювати в управлінні повітряним рухом з метою розширення єдиного європейського неба на Молдову та відповідати законодавству ЄС щодо організації повітряного руху, як зазначено в додатку до Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та Молдовою.

3. Інституційний вектор співпраці (адміністрування та виконання). Кожна сторона відповідає за виконання правил угоди на своїй території [69]. Спільний комітет, до складу якого входять представники обох сторін і збирається щонайменше раз на рік, відповідає за адміністрування Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та Молдовою та забезпечення її належного виконання.

Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Молдовою містить механізм вирішення спорів і передбачає можливість будь-якої сторони вжити заходів безпеки у разі невиконання іншою стороною своїх зобов'язань.

Як бачимо, дві проаналізовані нами угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та Грузією, а також між ЄС та Молдовою, мають аналогічні положення, що свідчить про єдиний підхід ЄС до співробітництва з цими країнами у авіаційній сфері.

Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Україною була підписана 12 жовтня 2021 року, внаслідок чого було узгоджене тимчасове використання договору. У відповідності до статті 1 призначенням цієї Угоди є поступове створення САП між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, що обґрунтовується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, системах комп'ютерного бронювання, а також на ідентичних правилах щодо соціальних аспектів [30]. У відповідності до цього Угодою встановлюються обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, які Україна як держава-підписант має втілити в національному законодавстві. Цей документ передбачає створення Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, що сприятиме внутрішньому доступу до ринків авіаперевезень та впровадженню однакових правил, соціально-економічним зростанням, дозволить збільшити кількість економ-авіаційних маршрутів, покращити якість перевезень, знизити ціни на авіаквитки, посилити пріоритетність інвестицій держави в авіаційну інфраструктуру, адже це необхідна умова для розвитку галузі, а також входу до європейської авіаційної мережі.

Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір спрямована на:

- поступове відкриття ринку доступу до маршрутів і пропускну здатності на взаємній основі;
- забезпечення регуляторного зближення та ефективного дотримання Україною законодавства Європейського Союзу (ЄС) щодо авіації;
- недискримінацію та рівні умови для суб'єктів господарювання.

Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, також охоплює три основні напрямки співпраці в авіаційній сфері:

1. Економічний напрям співробітництва. Угода встановлює правила щодо ряду аспектів економічного співробітництва між ЄС та Україною, таких як:

- права на перевезення, включаючи необмежене право здійснювати польоти між ЄС та Україною або над територією іншої сторони або робити зупинку на території іншої сторони для недорожніх цілей;

- дозвіл авіаперевізникам кожної сторони вести бізнес на території іншої сторони;

- чесну конкуренція для забезпечення того, щоб авіаперевізники обох сторін мали рівне та справедливе конкурентне середовище;

- комерційні можливості – гарантування того, що всі авіаперевізники ЄС мають доступ до комерційних можливостей в Україні, таких як наземне обслуговування, спільне використання кодів та інтермодальність, а також можливість вільного встановлення цін;

- недискримінаційне стягнення плати за аеропортові та авіаційні засоби та послуги;

2. Регуляторний напрям співробітництва (авіаційна безпека та управління повітряним рухом). Обидві сторони повинні:

- відповідати певному законодавству ЄС щодо безпеки, як зазначено в додатку до Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір;

- визнавати сертифікати безпеки один одного;

- співпрацювати з питань безпеки та працювати над взаємним визнанням стандартів безпеки один одного;

- співпрацювати в управлінні повітряним рухом з метою розширення єдиного європейського неба на Україну та відповідності законодавству ЄС щодо організації повітряного руху, як зазначено в додатку до Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір;

3. Інституційні напрям співпраці (адміністрування та виконання). Кожна сторона відповідає за дотримання правил угоди на своїй території [77].

Спільний комітет, до складу якого входять представники обох сторін, збирається регулярно і відповідає за адміністрування угоди та забезпечення її належного виконання.

Угода містить механізм вирішення спорів і передбачає можливість будь-якої сторони вжити заходів безпеки у випадку, якщо інша сторона не виконує своїх зобов'язань.

Для набуття даною Угодою чинності слід здійснити низку національних процедур, про які ми поговоримо більш детально у наступному розділі, присвяченому авіаційному співробітництву України та ЄС. Однак, слід відмітити, що початок повномасштабного вторгнення росії в Україну, негативно впливає на процес здійснення цих національних процедур, гальмуючи процес набуття чинності Угодою між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір.

Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Вірменією спрямована на:

1. Поступове відкриття ринку прямих рейсів для всіх авіакомпаній Європейського Союзу (ЄС) і Вірменії між ЄС і Вірменією;

2. Надання нормативної бази та встановлення стандартів для широкого кола авіаційних питань, з якими вірменське законодавство буде поступово приведено у відповідність:

- питань авіаційної безпеки;
- питань дотримання прав пасажирів;
- питань управління повітряним рухом;
- питань економічного регулювання;
- питань навколишнього середовища та шуму;
- питань захисту прав споживачів;

- соціальних аспектів;
- відсутності дискримінації та рівних умов для бізнесу [48].

Угода охоплює три основні напрямки співпраці:

- економічний;
- регуляторний;
- інституційний.

Економічний напрямок. Угода встановлює правила щодо кількох аспектів економічної співпраці між ЄС та Вірменією, зокрема:

- права на перевезення – включають необмежене право здійснювати польоти між ЄС та Вірменією або над територією третьої сторони або робити зупинку на території третьої сторони для недорожніх цілей;

- операційна гнучкість – включає використання транзитного трафіку через територію іншої сторони, комбінування трафіку на тому самому повітряному судні незалежно від того, звідки такий трафік походить, і обслуговування більш ніж однієї точки на одній службі;

- надання дозволів – для авіаперевізників кожної сторони здійснювати діяльність на території іншої;

- комерційні можливості – гарантування всім авіаперевізникам ЄС доступу до комерційних можливостей, таких як наземне обслуговування, спільне використання кодів та інтермодальність, а також можливість вільного встановлення цін;

- правила забезпечення чесної конкуренції та сприяння підприємницькій діяльності;

- правила збору з користувачів за аеропортові та авіаційні засоби та послуги.

Регуляторний напрямок співробітництва (включає авіаційну безпеку, безпеку та управління повітряним рухом, навколишнє середовище, захист споживачів та соціальні аспекти). На обидві сторони покладаються зобов'язання щодо:

- відповідності певному законодавству ЄС щодо безпеки, про що зазначено в додатку до угоди;
- визнання сертифікатів безпеки один одного;
- співпраці з питань безпеки та взаємного визнання стандартів безпеки один одного;
- співпраці в управлінні повітряним рухом з метою розширення єдиного європейського неба на Вірменію та відповідності законодавству ЄС щодо управління повітряним рухом, як зазначено в додатку до угоди;
- співпраці з питань навколишнього середовища, захисту прав споживачів і соціальних питань – крім того, Вірменія погодилася запровадити певні екологічні, соціальні стандарти та заходи ЄС щодо авіації, а також стандарти щодо захисту прав споживачів в авіаційній сфері.

3. Інституційний напрямок. Кожна сторона відповідає за виконання правил угоди на своїй території. Спільний комітет, до складу якого входять представники обох сторін і збирається щонайменше раз на рік, відповідає за адміністрування угоди та забезпечення її належного виконання.

Угода містить механізм вирішення спорів і дозволяє будь-якій стороні вжити заходів безпеки, якщо інша сторона не виконує своїх зобов'язань [48].

Також слід відмітити, що Угода про Спільний авіаційний простір між ЄС та Вірменією набуде чинності тоді, коли процедури ратифікації будуть завершені обома сторонами (очікується повідомлення про завершення національних процедур і процедур ЄС та офіційної ратифікації Вірменією). Вірменія взяла на себе зобов'язання імплементувати *acquis* ЄС щодо авіації.

Також ведуться переговори між Азербайджаном та ЄС стосовно укладення між ними Угоди про Спільний авіаційний простір. Зокрема, 18 липня 2022 року в Баку президент Європейської комісії Урсула фон дер Ляєн і президент Азербайджану Ільхам Алієв підписали новий Меморандум про взаєморозуміння щодо стратегічного енергетичного партнерства. Сформований за результатами цієї зустрічі прес-реліз Ради Європейського Союзу закріплює: «ЄС зацікавлений у подальшому зміцненні співпраці з

Азербайджаном також шляхом укладення нової всеосяжної угоди між ЄС та Азербайджаном та Угоди про спільний авіаційний простір. Ці угоди принесуть користь усім нашим громадянам, як в Європейському Союзі, так і в Азербайджані. ЄС залишається відданим успішному завершенню переговорів» [67]. Дане твердження засвідчує активне співробітництво ЄС та Азербайджану у сфері цивільної авіації та передбачає можливість прийняття Угоди про спільний авіаційний простір між ними у найближчій перспективі.

Нині ж Азербайджан уклав угоди про повітряне сполучення (ASA) з 21 державою-членом ЄС (Австрія, Бельгія, Болгарія, Чеська Республіка, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Греція, Італія, Латвія, Литва, Люксембург, Нідерланди, Польща, Румунія, Словаччина, Іспанія, Швеція та Великобританія). Незважаючи на те, що деякі угоди стали більш відкритими, ASA з державами-членами ЄС є досить обмежувальними, зокрема щодо домовленостей про пропускну здатність (наприклад, кількість частот), а в деяких випадках – щодо можливостей маршрутизації. Нинішня система двосторонніх угод про повітряне сполучення між державами-членами та Азербайджаном, ставить в не вигідне становище низку перевізників ЄС, а також споживачів у деяких державах-членах [62].

Азербайджан бере активну участь у різних загальноєвропейських авіаційних структурах. Азербайджан є членом ЕСАС (Європейської конференції цивільної авіації) з 2002 року. Він подав заявку на членство в Євроконтролі. У сфері авіаційної безпеки у 2006 та 2009 роках було підписано дві робочі угоди з Європейським агентством з авіаційної безпеки (EASA). У липні 2009 року було підписано «Горизонтальну угоду» між ЄС та Азербайджаном, яка приводить двосторонні угоди між Азербайджаном та державами-членами ЄС у відповідність із законодавством ЄС (під час підписання горизонтальної угоди було парафровано 19 двосторонніх угод). Однак, на сьогоднішній день Азербайджан прагне укласти з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір, яка створить рівні умови для всіх авіаперевізників ЄС і дозволить пасажиром у всіх державах-членах

скористатися подібними умовами та збільшенням трафіку між ЄС та Азербайджаном і навпаки. Крім того, Угода про спільний авіаційний простір між ЄС і Азербайджаном забезпечить правову основу для встановлення авіасполучення з тими державами-членами, які наразі не мають двосторонніх ASA з Азербайджаном.

Отже, станом на сьогоднішній день чотири з п'яти країн Східного партнерства ЄС (Грузія, Молдова, Україна та Вірменія) уклади Угоди про Спільний авіаційний простір з Євросоюзом. Зокрема, Грузія зробила це першою ще 2 грудня 2010 року. У червні 2012 року Угоду про Спільний авіаційний простір з ЄС підписала Молдова, за нею – 12 жовтня та 15 листопада 2021 року – Україна та Вірменія відповідно. П'ята країна – Азербайджан – досі веде переговори з ЄС стосовно укладення між ними Угоди про Спільний авіаційний простір. Слід відмітити, що дві країни – Грузія та Молдова здійснили ряд національних процедур, передбачених угодами між ними та ЄС, внаслідок чого угоди про Спільний авіаційний простір між Грузією та ЄС, а також між Молдовою та ЄС набрали чинності. Що стосується України та Вірменії, то цим державам ще слід вчинити низку національних процедур до набрання угодами між ними та ЄС у авіаційній сфері чинності, поки ж дані угоди діють в режимі тимчасового застосування. Однак, слід відмітити, що всі чотири Угоди про Спільний авіаційний простір містять аналогічні положення, що дає змогу Україні скористатись досвідом таких країн, як Грузія та Молдова у сфері реалізації національних процедур, передбачених Угодою про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, адже ці країни успішно пройшли цей етап, а також спостерігати за досвідом Вірменії, яка нині так само як і Україна перебуває на стадії реалізації передбачених договорами національних процедур. Такий підхід дозволить Україні більш ефективно здійснити національні процедури та відновити свою авіаційну галузь у поствоєнний період, інтегрувавши її у спільний авіаційний простір ЄС.

2.3. Європейсько-середземноморські авіаційні угоди

Також ЄС уклав ряд Євро-Середземноморських авіаційних угод з такими країнами, як:

1. Марокко – Євро-Середземноморська авіаційна угода між Європейським Співтовариством та його державами-членами, з одного боку, та Королівством Марокко, з іншого боку [73], тимчасово застосовувалася з 12 грудня 2006 року та набула чинності 19 березня 2018 року;

2. Ізраїль – Євро-Середземноморська авіаційна угода між Європейським Союзом та його державами-членами, з одного боку, та урядом Держави Ізраїль, з іншого боку [100] була підписана та тимчасово застосовувалась від 10 червня 2013 року, тоді як 2 серпня 2020 року Угода набула чинності;

3. Йорданія – Євро-Середземноморська авіаційна угода між Європейським Союзом та його державами-членами, з одного боку, та Йорданським Хашимітським Королівством, з іншого боку [99], була підписана 15 грудня 2010 року, а набула чинності 8 лютого 2020 року;

4. Туніс – 8 квітня 2021 року було прийнято Пропозицію щодо рішення Ради Європейського Союзу стосовно укладення, від імені Європейського Союзу, Євро-Середземноморської авіаційної угоди між Європейським Союзом та його державами-членами, з одного боку, та Республікою Туніс, з іншого боку [89], а вже від 28 червня 2021 року було прийнято Рішення Ради (ЄС) 2021/1404 про підписання від імені ЄС Євро-Середземноморської авіаційної угоди між Європейським Союзом та його державами-членами, з одного боку, та Республікою Туніс, що засвідчує готовність ЄС щодо підписання Угоди про САП з Тунісом. Проте, досі підписання Угоди не відбулось, ведеться активна фаза переговорів.

5. Ліван – ще 9 жовтня 2008 року Рада Європейського Союзу прийняла рішення, яке уповноважує Європейську Комісію розпочати переговори

стосовно укладення Угоди про Спільний авіаційний простір між ЄС та Ліваном, проте досі ведуться переговори про укладення такої угоди;

6. Алжир – 9 грудня 2008 року Рада Європейського Союзу прийняла рішення, яке уповноважує Європейську комісію розпочати переговори, хоча переговори з Алжиром досі ще не розпочалися.

Тож, як бачимо, на сьогоднішній день діючими та чинними є лише три Євро-Середземноморські авіаційні угоди ЄС – з Ізраєлем, Йорданією та Марокко. Слід відзначити, що кожна з цих угод спрямована на:

1. Відкриття ринку прямих рейсів для всіх авіакомпаній ЄС і країн-підписантів Угод про САП;

2. Забезпечення нормативної бази та встановлення стандартів для широкого кола авіаційних питань, таких як безпека авіації, безпека прав пасажирів, управління повітряним рухом, економічне регулювання, питання конкуренції та соціальні аспекти.

Як й інші Угоди про спільний авіаційний простір, укладені між ЄС та рядом країн, Угоди про САП із Ізраєлем, Марокко та Йорданією охоплюють три напрями співпраці:

1. Економічний напрям;
2. Регуляторний напрям;
3. Інституційний напрям.

Економічний напрям охоплює:

- права на перевезення, включаючи необмежене право здійснювати польоти між ЄС та країною-підписантом або над територією іншої сторони або робити зупинку на території іншої сторони з недорожньою метою (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- дозволи для авіаперевізників кожної сторони здійснювати діяльність на території іншої сторони (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- правила забезпечення чесної конкуренції та сприяння підприємницькій діяльності (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- правила збору з користувачів за аеропортові та авіаційні засоби та послуги (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- взаємне визнання рішень щодо придатності та громадянства авіаперевізника (виключно для Йорданії).

Регуляторний напрям співробітництва охоплює:

- відповідність сторін законодавству ЄС щодо безпеки, як зазначено в додатках до Угод про САП (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- співпрацювати з питань безпеки та відповідати стандартам, наведеним у додатках до договорів про САП між ЄС та державами-підписантами (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- співпрацювати в управлінні повітряним рухом з метою розширення єдиного європейського неба на кожну з країн, з якими ЄС уклав Угоду про САП, та відповідати законодавству ЄС щодо управління повітряним рухом, як зазначено в додатку до кожної з Угод (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії).

Інституційний напрям співробітництва:

- кожна сторона відповідає за виконання правил угоди на своїй території (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- спільний комітет, до складу якого входять представники обох сторін і збирається щонайменше раз на рік, відповідає за адміністрування угоди та забезпечення її належного виконання (для Ізраїлю, Марокко та Йорданії);

- угода містить механізм вирішення спорів і передбачає можливість будь-якої сторони вжити заходів безпеки у разі невиконання іншою стороною своїх зобов'язань (для Марокко та Ізраїлю) [70; 71; 72].

Тож, як бачимо Угоди про САП між ЄС та такими країнами, як Марокко, Ізраїль та Йорданія, є майже ідентичними за змістом та структурою за виключенням певних особливостей двостороннього регулювання. Це дозволяє говорити про єдиний підхід ЄС до укладення Угод про САП з країнами, які не є членами ЄС.

Отже, ЄС уклав три Європейсько-середземноморські авіаційні угоди з Марокко (підписана 12 грудня 2006 року та набула чинності 19 березня 2018

року), Йорданією (підписана 15 грудня 2010 року, набула чинності 8 лютого 2020 року) та Ізраєлем (підписана 10 червня 2013 року, 2 серпня 2020 року набула чинності). Ці угоди є майже ідентичні за своїм змістом та є свідченням успішної інтеграції Марокко, Йорданії та Ізраїлю до Спільного європейського авіаційного простору. Крім цього, ведуться переговори про укладення Угод про Спільний авіаційний простір між ЄС та ще трьома країнами – Тунісом, Ліваном та Алжиром, проте найбільш успішними є переговори між ЄС та Тунісом. Що стосується Лівану та Алжиру, то тут переговорний процес поставлений на паузу або ж ведеться дуже повільно та без ентузіазму.

Висновки до другого розділу

1. Між всіма країнами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону, крім Швейцарії та Ліхтенштейну, діє «Багатостороння угода між Європейським Співтовариством та його державами-членами, Республікою Албанія, Боснією та Герцеговиною, Республікою Болгарія, Республікою Хорватія, колишньою Югославською Республікою Македонія, Республікою Ісландія, Республікою Чорногорія, Королівством Норвегія, Румунією, Республікою Сербія та Місією Тимчасової адміністрації Організації Об'єднаних Націй у Косово про створення спільного європейського авіаційного простору (ЕСАА)», яка була підписана у 2006 році та набула чинності у 2017 році. Між ЄС та Швейцарською Конфедерацією у 2002 році була укладена «Угода між Європейським Співтовариством і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт». Кожна з вище означених угод характеризується певною специфікою та має ряд відмінних особливостей, однак вони спрямовані на досягнення спільної мети – інтеграцію авіаринків держав, які не є членами ЄС, з авіаринком ЄС. Між Ліхтенштейном та ЄС не було укладено спеціальної угоди у авіаційній сфері, проте з приєднанням його до Угоди про

Європейську економічну зону (ЄЕЗ) у 1995 році, йому також довелося прийняти *acquis* у сфері цивільної авіації, який був імplementований через Закон Ліхтенштейну про авіацію від 2002 року.

2. Станом на сьогоднішній день чотири з п'яти країн Східного партнерства ЄС (Грузія, Молдова, Україна та Вірменія) уклали Угоди про Спільний авіаційний простір з Євросоюзом. Зокрема, Грузія зробила це першою ще 2 грудня 2010 року. У червні 2012 року Угоду про Спільний авіаційний простір з ЄС підписала Молдова, за нею – 12 жовтня та 15 листопада 2021 року – Україна та Вірменія відповідно. П'ята країна – Азербайджан – досі веде переговори з ЄС стосовно укладення між ними Угоди про Спільний авіаційний простір. Слід відмітити, що дві країни – Грузія та Молдова здійснили ряд національних процедур, передбачених угодами між ними та ЄС, внаслідок чого угоди про Спільний авіаційний простір між Грузією та ЄС, а також між Молдовою та ЄС набрали чинності. Що стосується України та Вірменії, то цим державам ще слід вчинити низку національних процедур до набрання угодами між ними та ЄС у авіаційній сфері чинності, поки ж дані угоди діють в режимі тимчасового застосування. Однак, слід відмітити, що всі чотири Угоди про Спільний авіаційний простір містять аналогічні положення, що дає змогу Україні скористатись досвідом таких країн, як Грузія та Молдова у сфері реалізації національних процедур, передбачених Угодою про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, адже ці країни успішно пройшли цей етап, а також спостерігати за досвідом Вірменії, яка нині так само як і Україна перебуває на стадії реалізації передбачених договорами національних процедур. Такий підхід дозволить Україні більш ефективно здійснити національні процедури та відновити свою авіаційну галузь у поствоєнний період, інтегрувавши її у спільний авіаційний простір ЄС.

3. ЄС уклав три Європейсько-середземноморські авіаційні угоди з Марокко (підписана 12 грудня 2006 року та набула чинності 19 березня 2018 року), Йорданією (підписана 15 грудня 2010 року, набула чинності 8 лютого

2020 року) та Ізраєлем (підписана 10 червня 2013 року, 2 серпня 2020 року набула чинності). Ці угоди є майже ідентичні за своїм змістом та є свідченням успішної інтеграції Марокко, Йорданії та Ізраїлю до Спільного європейського авіаційного простору. Крім цього, ведуться переговори про укладення Угод про Спільний авіаційний простір між ЄС та ще трьома країнами – Тунісом, Ліваном та Алжиром, проте найбільш успішними є переговори між ЄС та Тунісом. Що стосується Лівану та Алжиру, то тут переговорний процес поставлений на паузу або ж ведеться дуже повільно та без ентузіазму.

РОЗДІЛ 3

ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ФОРМУВАННЯ СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

3.1. Правові підстави співробітництва між Україною та ЄС в авіатранспортній сфері

Перші правові основи співробітництва між Україною та ЄС в авіатранспортній сфері були закладені в Угоді про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами, яка на сьогоднішній день вже втратила чинність [32]. Стаття 64 цієї Угоди називалась «Транспорт» та закріплювала наступні аспекти співробітництва України та ЄС у транспортній сфері. Вказувалось, що співробітництво, між іншим, включає:

- здійснення модернізації управління у сфері автомобільного, залізничного транспорту, портів і аеропортів;
 - здійснення модернізації та розвитку залізниці, автомобільних доріг, водних шляхів, портів, аеропортів, аеронавігаційної інфраструктури, зокрема й модернізації основних шляхів, які є об'єктом спільного інтересу сторін Угоди, а також трансєвропейських шляхів для вище перерахованих видів транспорту;
 - сприяння змішаним перевезенням та їх розвитку;
 - сприяння спільним програмам досліджень і розробок;
- підготовка законодавчої та організаційної бази для розробки й імплементації політики, включаючи приватизацію транспортного сектора [32].

Європейська інтеграція є ключовим і незмінним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальший розвиток і зміцнення відносин між Україною та ЄС базується на принципах політичної асоціації та економічної інтеграції. Основним стратегічним документом для досягнення цих цілей є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським

Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами з іншої сторони, а також порядок денний асоціації Україна – ЄС.

Угода про асоціацію визначає новий формат відносин між Україною та ЄС і є стратегічним орієнтиром для системних соціально-економічних реформ в Україні, а Поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі між Україною та ЄС, яка є частиною Угоди та визначає законодавчу базу для вільного руху товарів, послуг, капіталу та регуляторної конвергенції, спрямованої на поступову інтеграцію України до спільного ринку ЄС.

У рамках Транспортної панелі Східного партнерства було створено ефективну платформу для співпраці на регіональному рівні, яка має на меті сприяти покращенню транспортних сполучень між ЄС та його безпосередніми сусідами. Транспортні мережі та послуги відіграють ключову роль у покращенні якості життя громадян і нарощуванні потенціалу промислового розвитку. Тому транспортна галузь є однією з ключових сфер співпраці між ЄС та Україною, зокрема і в авіатранспортній сфері, і відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію основною метою цієї співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України та поступова гармонізація існуючих стандартів і політики з тими, що в ЄС [31].

Співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту, зокрема і в сфері авіатранспорту, має на меті сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем.

Відповідно до глави 7 Розділу 5 («Економічне та галузеве співробітництво»), ця співпраця має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди.

Співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і

третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури.

Основним актом у сфері співробітництва України та ЄС у авіатранспортній сфері є Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Дана угода була підписана 12 жовтня 2021 року та на сьогоднішній день підпадає під тимчасове виконання. Більш детально дану угоду буде охарактеризовано у підпункті 3.2.

Крім вище перерахованих актів, слід відзначити ще й наступні регламенти ЄС стосовно співробітництва у авіатранспортній сфері:

1. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 300/2008 від 11 березня 2008 року про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002 [25];

2. Імплементацийний Регламент Комісії (ЄС) 2015/1998 від 05 листопада 2015 року про встановлення детальних заходів із впровадження загальних базових стандартів авіаційної безпеки [13].

3. Регламент Комісії (ЄС) № 1254/2009 від 18 грудня 2009 року про встановлення критеріїв, що дозволяють державам-членам відступати від загальних базових стандартів авіаційної безпеки цивільної авіації та приймати альтернативні заходи безпеки [26];

4. Інші акти ЄС у цій сфері, які мають значення для врегулювання авіатранспортних відносин України та ЄС.

Провідним актом національного законодавства є Конституція України, яка хоч і не містить прямих положень щодо авіатранспортного співробітництва України та ЄС, однак містить базові положення стосовно міжнародного співробітництва та порядку імплементации міжнародних угод, зокрема й угод з ЄС. Зокрема, конституційно закріплюється положення щодо набуття чинності міжнародним договором виключно після його ратифікації ВРУ [15].

У співробітництві України з країнами ЄС у авіатранспортній сфері значну роль відіграє реалізація положень Повітряного кодексу, прийнятого ВРУ у травні 2011 року [20]. Цим нормативно-правовим актом регламентуються правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави і національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства та зокрема економіки країни у повітряних перевезеннях. Даним Кодексом передбачається імплементація до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема й у сфері безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів.

Також слід відзначити ряд інших нормативно-правових актів у цій сфері.

Зокрема, Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 року [22], який закріплює Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації – документ, основною метою якого є визначення засад для забезпечення авіаційної безпеки, регулярності та ефективності польотів шляхом запровадження правил, практики та процедур, які передбачають заходи захисту від актів незаконного втручання.

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності у галузі цивільної авіації» від 21 березня 2023 року [21], який вносить ряд важливих змін у контексті імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір.

Крім цього, було прийнято ряд підзаконних актів у цій сфері (Рис. 3.1.).

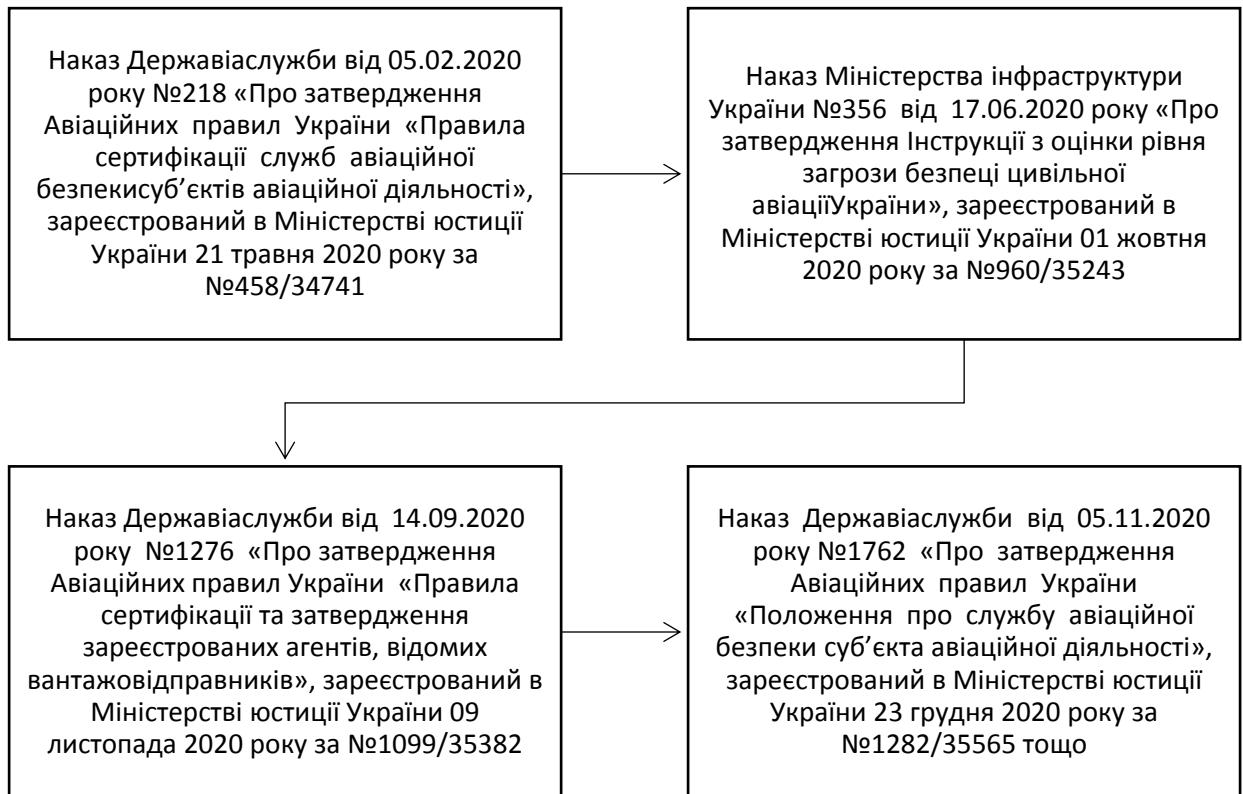


Рисунок 3.1. Підзаконні акти у сфері співробітництва України та ЄС в авіатранспортній галузі

Джерело: на основі [17, с. 220]

Отже, основними актами, якими врегульовується співробітництво України та ЄС в авіатранспортній сфері є Угода про асоціацію та Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Також існує ряд інших актів права ЄС у цій сфері, які були ратифіковані ВРУ та є чинними для України. Значну роль у врегулюванні авіатранспортної галузі в Україні та її співробітництві з ЄС відіграють також законодавчі та підзаконні акти національного права України.

3.2. Міжнародно-правова характеристика Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір

Процес створення спільного авіаційного простору ЄС було розпочато у 1999 році. 12 грудня 2006 року Рада ЄС уповноважила Комісію розпочати

переговори з Україною. У жовтні 2013 року текст Угоди про САП був узгоджений сторонами, але через зовнішньополітичні умови підписання було відкладено на невизначений термін. Переговори щодо Угоди про САП з Україною були завершені в 2013 році, однак підписання Угоди було заблоковано через конфлікт між Великою Британією та Іспанією щодо статусу аеропорту Гібралтару. Усі спроби Києва досягти компромісу були безуспішними [29, с. 13].

У квітні 2017 року Міністерство інфраструктури заявило, що Україна починає імплементацію Угоди про САП в односторонньому порядку, не чекаючи вирішення «гібралтарської проблеми», що є офіційною причиною затримки підписання угоди. У цьому питанні Міністерство інфраструктури врахувало думку громадськості. Пропозицію імплементувати Угоду про САП, зокрема технічні регламенти та директиви ЄС, до її фактичного підписання та дочекатися відповідного часу для відновлення активних переговорів щодо підписання угоди було запропоновано в аналітичному брифінгу «Європа без бар'єрів», під назвою «Перспективи приєднання України до єдиного авіаційного простору ЄС». Крім того, ця пропозиція була винесена незалежними авіаційними експертами на засідання робочої групи, створеної при Міністерстві інфраструктури.

На часі виявився Brexit. Хоча вихід Великої Британії з ЄС відбувся 31 січня 2020 року, перехідний період тривав до кінця грудня 2020 року, тобто Великобританія все ще була частиною законодавчої бази ЄС. Політичні перешкоди для підписання зникли лише на початку 2021 року.

Угоду між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір було підписано 12 жовтня 2021 року в рамках 23-го саміту Україна-ЄС у присутності президента України Володимира Зеленського, президента Європейської ради Шарля Мішеля та президента Європейської комісії Урсули фон дер Ляєн.

«Угода про спільний авіаційний простір – це вільний візовий режим в авіаційній сфері як для українських, так і для європейських авіаперевізників.

Україна отримає такі ж можливості, правила та стандарти у сфері авіаперевезень, як і країни ЄС. Ми «створюємо Європу» на українському авіаринку. Уряди України та ЄС більше не будуть надавати дозволи на той чи інший маршрут. Авіакомпанії зможуть домовлятися про можливість польотів та їх кількість безпосередньо з аеропортами» [33], – наголосив Прем'єр-міністр Денис Шмигаль.

17 лютого 2022 року Верховна Рада України ратифікувала Угоду про «Спільний авіаційний простір» між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною (далі – Угода про САП), що була підписана 12 жовтня 2021 року на 23-му Саміті Україна – ЄС [19, с. 65]. Відповідно до діючого регулювання міжнародних авіаперевезень, повітряний рух між Україною та країнами ЄС був заснований на двосторонніх угодах про повітряне сполучення (ASA) з усіма державами-членами та «горизонтальній» Угоді з Європейською Комісією про деякі аспекти повітряних перевезень.

Мета угоди – створити спільний авіаційний простір, який ґрунтується на ідентичних правилах:

- безпеки польотів;
- авіаційної безпеки;
- організації повітряного руху;
- захисту навколишнього середовища;
- захисту прав споживачів;
- систем комп'ютерного бронювання;
- соціальних аспектів.

Очікується, що Угода посилить конкуренцію на ринку повітряних перевезень, може позитивно вплинути на зниження цін на квитки та підвищення якості обслуговування пасажирів.

Створення спільного авіаційного простору відбуватиметься поступово. Однак переваги від її укладення вже відомі сьогодні (Рис. 3.1.).

«Авіаційний безвіз» – це угода між ЄС і Україною, що лібералізує відносини у сфері авіації. Україна отримує такі самі можливості, правила й стандарти в галузі авіаперевезень, як і в держав-членів Євросоюзу.

ЩО ЗМІНИТЬСЯ ДЛЯ ПАСАЖИРІВ?



У ЄС вартість квитка між містами різних країн може складати 8-10 євро. Цілком реально купити авіаквиток з Лондона до Будапешта за 6 євро або приблизно 200 грн в один бік. «Авіаційний безвіз» із ЄС відкриває шлях до того, щоб доступність подорожей літаком стала буденністю і для українців.



Угода «про відкрите небо» – це кінець цінових монополій на авіаційному ринку України. Конкуренція між авіаперевізниками, як у Європі, – це один із суттєвих факторів зниження цін на квитки.



Угода відкриває більше можливостей для подорожей, адже відкриються нові напрямки з та в Україну.



«Авіаційний безвіз» – це також про захист прав споживачів, зокрема в питанні компенсацій за затримку рейсів.

ЩО ЗМІНИТЬСЯ ДЛЯ ДЕРЖАВИ ЗАГАЛС



Лібералізація умов на будь-якому ринку впливає на зростання суміжних ринків. Зростання на авіаринку дасть поштовх туристичній галузі України завдяки більшій кількості рейсів із ЄС.



У середньостроковій перспективі збільшення трафіку пасажирів зробить привабливішими інвестиційні проєкти в авіаційну інфраструктуру.



ЄС визнаватиме українські сертифікати, видані літакам українського виробництва, насамперед виробленим на заводах Антонова.

Рисунок 3.1. Переваги від укладення Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір

Джерело: на основі [34]

Структуру Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір доцільно відобразити у вигляді схеми (Рис. 3.2.).

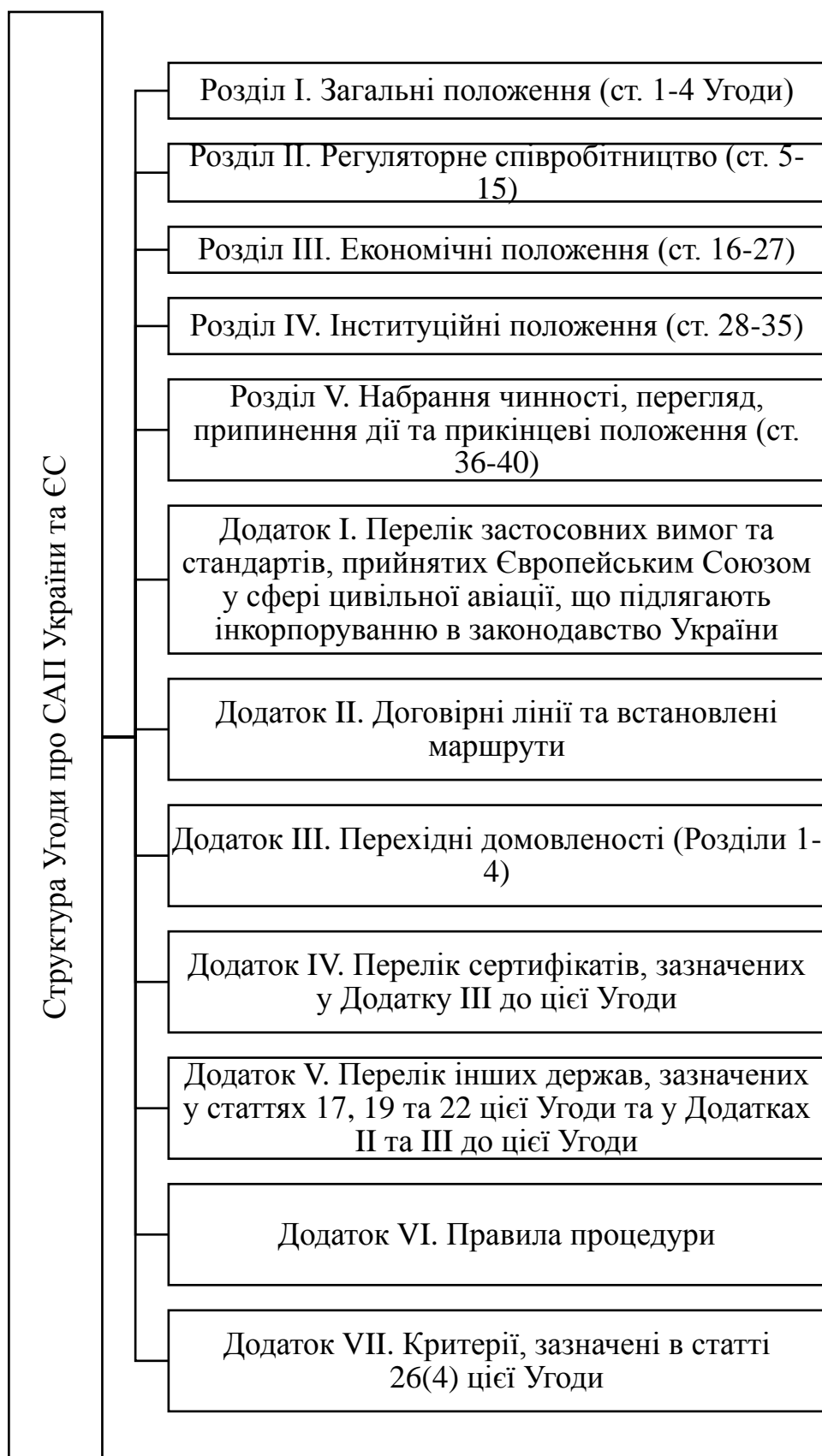


Рисунок 3.2. Структура Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір

Джерело: на основі [30]

Угодою про САП обумовлено, що сторони співпрацюють усіма можливими способами з метою забезпечення поступового інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства Європейського Союзу (повний перелік яких деталізовано у Додатку I до цієї Угоди), а також імплементації Україною цих положень. Проведений аналіз Додатку 1 показав, що більшість вимог і стандартів стосуються таких складових як:

- (а) безпека польотів (стаття 7);
- (б) авіаційна безпека (стаття 8);
- (в) організація повітряного руху (Стаття 9).

Заслуговує на увагу зміст Статті 12, що обумовлює розвиток співробітництва країн у виробничій сфері, зокрема шляхом:

- (а) розвитку ділових зв'язків між виробниками авіаційної техніки обох Сторін;
- (б) просування та розвитку спільних проектів, що сприятимуть стабільному розвитку сектору повітряного транспорту, включаючи його інфраструктуру;
- (в) технічного співробітництва для дотримання стандартів Європейського Союзу;
- (г) розширення можливостей для виробників та розробників авіаційної техніки;
- (д) стимулювання інвестицій у рамках Угоди про САП [30].

Додаток II регламентує впровадження змін в комерційній експлуатації договірних ліній зокрема, наступними положеннями:

1. Кожна Сторона надає авіаперевізникам іншої Сторони права на надання послуг повітряного перевезення на зазначених нижче маршрутах:

- (а) для авіаперевізників Європейського Союзу: будь-який пункт в Європейському Союзі – проміжні пункти на територіях партнерів

Європейської політики сусідства, країн Угоди ЄСАП – будь-який пункт в Україні – пункти за межами;

(б) для авіаперевізників України: будь-який пункт в Україні – проміжні пункти на територіях партнерів Європейської політики сусідства, країн Угоди ЄСАП – будь-який пункт в Європейському Союзі;

(в) авіаперевізникам Європейського Союзу також дозволяється здійснювати авіаперевезення між пунктами в Україні, незалежно від того, чи починаються, чи закінчуються ці перевезення в межах ЄС [30].

Під терміном «Партнери Європейської політики сусідства» розуміються Азербайджан, Алжир, Білорусь, Вірменія, Грузія, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Ліван, Лівія, Марокко, Республіка Молдова, окуповані Палестинські території, Сирія та Туніс, не включаючи Україну. В свою чергу, «країни ЄСАП» є країнами, які є учасницями Багатосторонньої угоди про створення Європейського спільного авіаційного простору (ЄСАП) та якими в дату підписання Угоди були: Республіка Албанія, Боснія і Герцеговина, Республіка Ісландія, державичлени Європейського Союзу, колишня Югославська Республіка Македонія, Королівство Норвегії, Республіка Сербія і Косово за Резолюцією Ради Безпеки ООН 1244, Республіка Хорватія, та Республіка Чорногорія.

З точки зору термінів імплементації Угоди про САП, інформативним є проведений аналіз Додатку III, що регламентує перехідні домовленості. Зазначено, що перехід України до ефективного впровадження всіх положень і умов, що впливають із цієї Угоди, здійснюється у два перехідні періоди. Такий перехід підлягає оцінюванню та стандартизаційним перевіркам, які проводяться Європейською Комісією та Агентством з авіаційної безпеки Європейського Союзу. Зокрема, протягом першого перехідного періоду:

а) авіаперевізники Європейського Союзу та авіаперевізники, які отримали ліцензію України, мають право користуватися необмеженими комерційними правами між будь-яким пунктом в Європейському Союзі і будь-яким пунктом в Україні;

б) залежно від результатів оцінювання щодо імплементації Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу та подальшої інформації Спільного комітету Україна залучається як спостерігач до роботи Комітету, створеного відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 95/93 про спільні правила виділення слотів в аеропортах ЄС;

в) положення статті 22 (Комерційні можливості), підпункту 5 (с) (Наземне обслуговування авіаперевізників інших сторін) не застосовуються.

Умови для переходу до другого перехідного періоду передбачають для України таке:

а) інкорпорування в національне законодавство та імплементація застосовних вимог та стандартів;

б) застосування правил ліцензування авіаперевізників, переважно еквівалентних тим, що зазначені в Главі II Регламенту (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила здійснення авіаперевезень в Європейському Союзі;

с) щодо авіаційної безпеки – впровадження Частини II Документа 30 ЄКЦА в його останній застосовній редакції.

Якщо порівнювати Угоду між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір та інші Угоди про САП ЄС з іншими державами, які не є членами ЄС, то можна відмітити, що переважна більшість положень цих угод є аналогічними за виключенням окремих положень, які можуть бути специфічними в Угоді з тією чи іншою країною.

Отже, Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір – це важлива складова відносин на рівні Україна – ЄС. На її основі відбувається зняття ринкових обмежень для України та встановлюється прив'язка до внутрішнього авіаційного ринку ЄС на основі впровадження авіаційних стандартів та правил ЄС. Даною Угодою встановлюються обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, які Україна має втілити у національному законодавстві. Даним документом

передбачається створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, що матиме позитивне значення для взаємного доступу до ринків авіаперевезень та встановлення однакових правил, соціально-економічного зростання, дозволить наростити обсяги авіаційних маршрутів, підвищити якість авіаперевезень, знизити ціни на авіаквитки, встановити пріоритетність державних інвестицій в інфраструктуру тощо. Все це має важливе значення для успішного входження України до європейської авіаційної мережі.

3.3. Національні заходи щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір: проблеми та перспективи

12 липня 2022 року розпорядженням КМУ №593-р було запроваджено План заходів з виконання Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, який передбачає виконання наступних стратегічних завдань:

1. Налагодження співробітництва із Стороною ЄС, що базується на засадах Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір (далі – Угода про САП), в контексті комерційної експлуатації повітряних ліній;

2. Організація діяльності Спільного комітету, створення якого передбачається статтею 29 Угоди про САП:

- створення та погодження проєкту акту Президента України стосовно створення української делегації з метою участі у діяльності Спільного комітету, що передбачається 29 статтею Угоди про САП;

- здійснення консультацій експертного характеру стосовно організації роботи Спільного комітету;

- проведення установчого засідання Спільного комітету та ухвалення правил процедур;

3. Оновлення переліку застосовних вимог та стандартів, затверджених Євросоюзом у галузі цивільної авіації, та які підлягають інкорпорації в українське законодавство;

- доопрацювання Україною оновленого застосовних вимог та стандартів, затверджених Євросоюзом у галузі цивільної авіації, та які підлягають інкорпорації в українське законодавство (додаток I до Угоди);

- узгодження із Стороною ЄС оновленого переліку застосовних вимог та стандартів, затверджених Євросоюзом у галузі цивільної авіації, та які підлягають інкорпорації в українське законодавство, у рамках проведення експертних консультацій з питань організації роботи Спільного комітету;

4. Виконання Україною Угоди про САП:

- створення робочих підгруп у відповідності до узгоджених напрямів виконання Угоди про САП;

- встановлення пріоритетності стосовно актів законодавства ЄС, які необхідно інкорпорувати в законодавство України впродовж першого перехідного періоду;

- встановлення доцільності залучення технічної допомоги ЄС у сфері імплементації законодавчих актів ЄС;

- встановлення переліку кандидатур, які будуть брати участь у роботі комітетів зі сторони України, що утворюються відповідними актами ЄС, та в яких наша держава набуватиме статусу спостерігача та залучатиметься до всіх відповідних обговорень;

- виконання переліку умов, які повинні бути виконані впродовж першого перехідного періоду;

- встановлення пріоритетності стосовно актів законодавства ЄС, які необхідно інкорпорувати в законодавство України впродовж другого перехідного періоду;

- виконання переліку умов, які повинні бути виконані впродовж другого перехідного періоду;

- повне впровадження Угоди про САП [23].

Реалізація заходів щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір покладається на:

- Міністерство інфраструктури України;
- Державну авіаційну службу України;
- інші центральні органи виконавчої влади.

Позитивним кроком на шляху до імплементації положень Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір стало підписання Президентом Володимиром Зеленським євроінтеграційного закону, який запроваджує низку європейських стандартів для української цивільної авіації. Даний закон вводить такі нововведення:

- Спрощення процедури видачі сертифіката льотної придатності та дозволу на виконання польотів для окремих літаків, імпортованих в Україну. Тобто, якщо літак сертифікований у Європейській агенції безпеки авіації, то повторна сертифікація в Україні не потрібна;

- Скасування обов'язкового отримання прав на експлуатацію повітряних ліній для українських авіаперевізників для регулярних рейсів в Україні та за кордоном. Таке ж правило діє і для чартерних перевезень в Україні. Тобто зараз, як у Європі, так і в Україні сертифікованому авіаперевізнаку не обов'язково отримувати право на експлуатацію повітряної лінії. Достатньо лише погодження слотів у національних аеропортах;

- Раніше щоб підприємство могло працювати на території аеропорту, потрібна була сертифікація — вона займала від трьох місяців до півроку. Новий закон скасовує сертифікацію, але необхідно подати пакет документів, який підтверджує відповідність вимогам законодавства, — і можна одразу працювати, а не чекати;

- Компаніям, які надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень та готують відповідний персонал, також скасували обов'язкову сертифікацію [11].

Проте, триваюче повномасштабне вторгнення не дозволяє повноцінно реалізувати прийнятий План заходів, адже авіаційна галузь в умовах війни не функціонує. Війна зупинила цивільну авіацію в Україні та знищила її аеропорти. Вона принесла низку негативних наслідків для авіаційної галузі. Зокрема, пов'язане з війною закриття повітряного простору змушує міжнародні рейси здійснювати довші маршрути, що призводить до довшого часу в дорозі, вищих витрат на паливо та додаткових викидів вуглекислого газу (CO₂). Закриття повітряного простору України призупиняє переміщення повітрям приблизно 3,3% від загального авіапасажиропотоку в Європі та 0,8% від загального трафіку в світі, станом на 2021 рік [97]. Енергетична криза, викликана війною, підвищує ціни на квитки, потенційно знижуючи попит і загрожуючи відновленню авіації після війни. Відновлення повітряного сполучення України після війни залежить від можливості відновлення зруйнованої авіаційної інфраструктури. Адже з 35 українських аеродромів цивільної авіації 19 зазнали певних ушкоджень під час війни. 12 з них – виключно цивільні аеродроми. Ще сім – так звані аеродроми подвійного призначення, які також використовувалися у військових цілях [7].

Отже, станом на сьогоднішній день наша держава робить все можливе, щоб національні заходи щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір були виконані якомога швидше. Проте, триваюча російсько-українська війна стоїть на заваді як виконання цих заходів, так і відновлення функціонування авіатранспортної галузі в цілому. Зважаючи на це, наша держава повинна в умовах, що склалися, максимально старатись реалізувати ті національні заходи щодо імплементації, які можна реалізувати в умовах війни. А вже у поствоєнний період зосередитись на реалізації всіх інших. Адже поствоєнне відновлення авіаперевезень на території України та інтеграція української

авіаційної галузі в авіаційну мережу ЄС – це краща перспектива для розвитку авіаційної сфери та запорука швидшого вступу України до ЄС.

Висновки до третього розділу

1. Основними актами, якими врегульовується співробітництво України та ЄС в авіатранспортній сфері є Угода про асоціацію та Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Також існує ряд інших актів права ЄС у цій сфері, які були ратифіковані ВРУ та є чинними для України. Значну роль у врегулюванні авіатранспортної галузі в Україні та її співробітництві з ЄС відіграють також законодавчі та підзаконні акти національного права України.

2. Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір – це важлива складова відносин на рівні Україна – ЄС. На її основі відбувається зняття ринкових обмежень для України та встановлюється прив'язка до внутрішнього авіаційного ринку ЄС на основі впровадження авіаційних стандартів та правил ЄС. Даною Угодою встановлюються обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, які Україна має втілити у національному законодавстві. Даним документом передбачається створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, що матиме позитивне значення для взаємного доступу до ринків авіаперевезень та встановлення однакових правил, соціально-економічного зростання, дозволить наростити обсяги авіаційних маршрутів, підвищити якість авіаперевезень, знизити ціни на авіаквитки, встановити пріоритетність державних інвестицій в інфраструктуру тощо. Все це має важливе значення для успішного входження України до європейської авіаційної мережі.

3. Станом на сьогоднішній день наша держава робить все можливе, щоб національні заходи щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і

його державами-членами про спільний авіаційний простір були виконані якомога швидше. Проте, триваюча російсько-українська війна стоїть на заваді як виконання цих заходів, так і відновлення функціонування авіатранспортної галузі в цілому. Зважаючи на це, наша держава повинна в умовах, що склалися, максимально старатись реалізувати ті національні заходи щодо імплементації, які можна реалізувати в умовах війни. А вже у поствоєнний період зосередитись на реалізації всіх інших. Адже поствоєнне відновлення авіаперевезень на території України та інтеграція української авіаційної галузі в авіаційну мережу ЄС – це краща перспектива для розвитку авіаційної сфери та запорука швидшого вступу України до ЄС.

ВИСНОВКИ

Таким чином, у процесі роботи над дослідженням ми досягли поставлених мети та завдань, в результаті чого прийшли до таких висновків:

1. Спільна транспортна політика ЄС у сфері авіаційних перевезень пройшла доволі тривалий шлях становлення та розвитку. Весь цей шлях доцільно поділити на чотири етапи, кожен з яких характеризується особливостями і специфікою становлення та розвитку спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних (авіаційних) перевезень. Зокрема, на першому етапі (50-і-70-і роки ХХ століття) відбулось закладення основ для подальшого розвитку спільної транспортної політики ЄС, зокрема і в авіатранспортній сфері. На другому етапі (80-і роки ХХ століття) – відбувався активний розвиток правової бази та здійснювалась лібералізація повітряного транспорту. Третій етап (90-і роки ХХ століття) характеризувався напрацюванням програм, регламентів, планів дій та директив ЄС, метою яких було створення спільної транспортної мережі, зокрема і щодо авіатранспортних перевезень. Четвертий етап (початок 2000-х років і до наших днів) – формування і розвиток спільної транспортної політики, напрацювання нових напрямів співробітництва, розробка ряду нормативно-правових актів у сфері авіатранспортних перевезень. Останній етап є найбухливішим і найбільш об'ємним за змістом проведеної діяльності у сфері розвитку політики ЄС у сфері авіатранспортних перевезень.

2. Ініціатива Європейської комісії «Єдине європейське небо» спрямована на підвищення безпеки та ефективності повітряного транспорту в Європі шляхом реструктуризації європейського повітряного простору в залежності від потоків повітряного руху та зменшення фрагментації управління повітряним рухом у Європі. Вона вилилась у прийняття трьох законодавчих пакетів: SES I, SES II та SES II+. Перший законодавчий пакет (SES I), прийнятий у 2004 році, містить чотири основні положення, які зміцнюють безпеку та сприяють реструктуризації європейського повітряного

простору та аеронавігаційних служб. Правила забезпечують основу для створення додаткової потужності та підвищення ефективності та сумісності систем АТМ у Європі. Другий законодавчий пакет (SES II), прийнятий у 2009 році, містить два нормативні акти, спрямовані на покращення ефективності європейської авіаційної системи та розширення повноважень EASA на аеропорти, організацію повітряного руху та аеронавігаційне обслуговування. Третій законодавчий пакет (SES II+) – спрямований на запровадження структурних змін, щоб гарантувати, що сектор здатний збалансовано реалізувати свій економічний потенціал, забезпечуючи більш гнучке та масштабоване надання аеронавігаційних послуг, а також придатність для сучасного робочого середовища та середовища майбутнього та шляхом покращення екологічних показників. Становлення та розвиток ініціативи «Єдине європейське небо» мало позитивне значення для формування спільного авіаційного простору ЄС.

3. Організаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору є Агентство з авіаційної безпеки Європейського союзу (EASA), яке є агентством Європейського союзу (ЄС) з відповідальністю за цивільну авіаційну безпеку. Агентство здійснює сертифікацію, регулювання та стандартизацію, а також проводить дослідження та моніторинг. Воно збирає та аналізує дані щодо безпеки польотів, розробляє та дає рекомендації щодо законодавства у сфері безпеки польотів та координує свої дії з аналогічними організаціями в інших частинах світу. Інформаційним інструментом забезпечення європейського спільного авіаційного простору є Європейська база даних служб аеронавігаційної інформації (EAD), яка є централізованою довідковою базою даних аеронавігаційної інформації гарантованої якості, яка дозволяє користувачам отримувати та завантажувати дані AIS у режимі реального часу.

4. Між всіма країнами-членами ЄАВТ та державами-кандидатами на вступ до ЄС Балканського регіону, крім Швейцарії та Ліхтенштейну, діє «Багатостороння угода між Європейським Співтовариством та його

державами-членами, Республікою Албанія, Боснією та Герцеговиною, Республікою Болгарія, Республікою Хорватія, колишньою Югославською Республікою Македонія, Республікою Ісландія, Республікою Чорногорія, Королівством Норвегія, Румунією, Республікою Сербія та Місією Тимчасової адміністрації Організації Об'єднаних Націй у Косово про створення спільного європейського авіаційного простору (ЕСАА)», яка була підписана у 2006 році та набула чинності у 2017 році. Між ЄС та Швейцарською Конфедерацією у 2002 році була укладена «Угода між Європейським Співтовариством і Швейцарською Конфедерацією про повітряний транспорт». Кожна з вище означених угод характеризується певною специфікою та має ряд відмінних особливостей, однак вони спрямовані на досягнення спільної мети – інтеграцію авіаринків держав, які не є членами ЄС, з авіаринком ЄС. Між Ліхтенштейном та ЄС не було укладено спеціальної угоди у авіаційній сфері, проте з приєднанням його до Угоди про Європейську економічну зону (ЄЕЗ) у 1995 році, йому також довелося прийняти *acquis* у сфері цивільної авіації, який був імплементований через Закон Ліхтенштейну про авіацію від 2002 року.

5. Станом на сьогоднішній день чотири з п'яти країн Східного партнерства ЄС (Грузія, Молдова, Україна та Вірменія) уклади Угоди про Спільний авіаційний простір з Євросоюзом. Зокрема, Грузія зробила це першою ще 2 грудня 2010 року. У червні 2012 року Угоду про Спільний авіаційний простір з ЄС підписала Молдова, за нею – 12 жовтня та 15 листопада 2021 року – Україна та Вірменія відповідно. П'ята країна – Азербайджан – досі веде переговори з ЄС стосовно укладення між ними Угоди про Спільний авіаційний простір. Слід відмітити, що дві країни – Грузія та Молдова здійснили ряд національних процедур, передбачених угодами між ними та ЄС, внаслідок чого угоди про Спільний авіаційний простір між Грузією та ЄС, а також між Молдовою та ЄС набрали чинності. Що стосується України та Вірменії, то цим державам ще слід вчинити низку національних процедур до набрання угодами між ними та ЄС у авіаційній

сфері чинності, поки ж дані угоди діють в режимі тимчасового застосування. Однак, слід відмітити, що всі чотири Угоди про Спільний авіаційний простір містять аналогічні положення, що дає змогу Україні скористатись досвідом таких країн, як Грузія та Молдова у сфері реалізації національних процедур, передбачених Угодою про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, адже ці країни успішно пройшли цей етап, а також спостерігати за досвідом Вірменії, яка нині так само як і Україна перебуває на стадії реалізації передбачених договорами національних процедур. Такий підхід дозволить Україні більш ефективно здійснити національні процедури та відновити свою авіаційну галузь у поствоєнний період, інтегрувавши її у спільний авіаційний простір ЄС.

6. ЄС уклав три Європейсько-середземноморські авіаційні угоди з Марокко (підписана 12 грудня 2006 року та набула чинності 19 березня 2018 року), Йорданією (підписана 15 грудня 2010 року, набула чинності 8 лютого 2020 року) та Ізраєлем (підписана 10 червня 2013 року, 2 серпня 2020 року набула чинності). Ці угоди є майже ідентичні за своїм змістом та є свідченням успішної інтеграції Марокко, Йорданії та Ізраїлю до Спільного європейського авіаційного простору. Крім цього, ведуться переговори про укладення Угод про Спільний авіаційний простір між ЄС та ще трьома країнами – Тунісом, Ліваном та Алжиром, проте найбільш успішними є переговори між ЄС та Тунісом. Що стосується Лівану та Алжиру, то тут переговорний процес поставлений на паузу або ж ведеться дуже повільно та без ентузіазму.

7. Основними актами, якими врегульовується співробітництво України та ЄС в авіатранспортній сфері є Угода про асоціацію та Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Також існує ряд інших актів права ЄС у цій сфері, які були ратифіковані ВРУ та є чинними для України. Значну роль у врегулюванні авіатранспортної галузі в Україні та її співробітництві з ЄС відіграють також законодавчі та підзаконні акти національного права України.

8. Угода між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір – це важлива складова відносин на рівні Україна – ЄС. На її основі відбувається зняття ринкових обмежень для України та встановлюється прив'язка до внутрішнього авіаційного ринку ЄС на основі впровадження авіаційних стандартів та правил ЄС. Даною Угодою встановлюються обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, які Україна має втілити у національному законодавстві. Даним документом передбачається створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, що матиме позитивне значення для взаємного доступу до ринків авіаперевезень та встановлення однакових правил, соціально-економічного зростання, дозволить наростити обсяги авіаційних маршрутів, підвищити якість авіаперевезень, знизити ціни на авіаквитки, встановити пріоритетність державних інвестицій в інфраструктуру тощо. Все це має важливе значення для успішного входження України до європейської авіаційної мережі.

9. Станом на сьогоднішній день наша держава робить все можливе, щоб національні заходи щодо імплементації Угоди між Україною та ЄС і його державами-членами про спільний авіаційний простір були виконані якомога швидше. Проте, триваюча російсько-українська війна стоїть на заваді як виконання цих заходів, так і відновлення функціонування авіатранспортної галузі в цілому. Зважаючи на це, наша держава повинна в умовах, що склалися, максимально старатись реалізувати ті національні заходи щодо імплементації, які можна реалізувати в умовах війни. А вже у поствоєнний період зосередитись на реалізації всіх інших. Адже поствоєнне відновлення авіаперевезень на території України та інтеграція української авіаційної галузі в авіаційну мережу ЄС – це краща перспектива для розвитку авіаційної сфери та запорука швидшого вступу України до ЄС.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агентство Європейського Союзу з авіаційної безпеки (EASA). Офіційний сайт EASA. 2023. URL: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa_en. (дата звернення: 01.11.2023).
2. Антонова О. Становлення спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних перевезень: управлінсько-правовий вимір. *Південноукраїнський правничий часопис*, 2022. №4. С. 3-8.
3. Біла книга «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи». URL: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transportplan-rozvytku. (дата звернення: 01.11.2023).
4. Біла книга «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати» (2001). URL: https://transport.ec.europa.eu/index_en (дата звернення: 01.11.2023).
5. Біла книга «Про майбутній розвиток спільної транспортної політики» (1992). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A1992%3A0494%3AFIN> (дата звернення: 01.11.2023).
6. Білоцький С. Д. Міжнародно-правові аспекти укладання угод про спільний авіаційний простір з ЄС. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*, 2013. №116 (1). С. 125-135.
7. Відбудова авіаційної інфраструктури України: виклики відновлення 19 аеродромів. Ліга Бізнес, 2023. URL: <https://biz.liga.net/en/all/transport/article/skolko-stoit-vostranovlenie-aviatsionnoy-infrastruktury-ukrainy>. (дата звернення: 16.11.2023).
8. Договір про заснування Європейської Спільноти (Договір про заснування Європейського економічного співтовариства). Міжнародний документ від 25.03.1957 року. URL:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_017#Text. (дата звернення: 01.11.2023).

9. Дроншкевич Є. О. Перспективи інтеграції України у єдине небо Європи. *Повітряне і космічне право: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів*, Тернопіль: Вектор. 2019. С. 167-170.

10. Європейська база даних AIS. Eucontrol, 2022. URL: <https://www.eurocontrol.int/service/european-ais-database>. (дата звернення: 01.11.2023).

11. Зеленський підписав євроінтеграційний закон для спрощення внутрішніх авіаперевезень. Що він передбачає? 2023. URL: <https://babel.ua/news/93156-zelenskiy-pidpisav-yevrointegraciyniy-zakon-dlya-sproshchennya-vnutrishnih-aviaperevezen-shcho-vin-peredbachaye>. (дата звернення: 16.11.2023).

12. Зуєва В.А. Приєднання України до єдиного європейського авіаційного простору: проблеми та перспективи. *Авіа-2017: XI науково-технічна конференція, 21-23 травня 2017 р.* Київ, 2017. С. 35.23-35.27.

13. Імплементативний Регламент Комісії (ЄС) 2015/1998 від 5 листопада 2015 року, що встановлює детальні заходи щодо імплементативі загальних основних стандартів авіаційної безпеки. Міжнародний документ від 14.11.2015 року. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1998&from=SL>. (дата звернення: 16.11.2023).

14. Качур М. О. Інтеграція України у спільний авіаційний простір ЄС та розвиток конкуренції на ринку авіаперевезень. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*, 2018. Вип.22. Ч. 2. С. 16-19.

15. Конституція України. Закон від 28.06.1996 року № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>. (дата звернення: 16.11.2023).

16. Кудрицька Н. Державне регулювання процесів конвергенції авіаційного транспорту України до ЄС. *University Economic Bulletin*, 2023. №56. С. 54-60.

17. Лещенко В. Правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: сучасний стан та перспективи. *Права людини в Україні: минуле, сьогодні, майбутнє*. Харків, 2021. С. 219-220.

18. Лубко І. М. Асоціація як міжнародно-правовий інструмент взаємодії Європейського Союзу з третіми країнами. *Актуальні проблеми формування громадянського суспільства та становлення правової держави: збірник матеріалів IV Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції*, Черкаси, 21 травня 2021 р./редкол.: СВ Джолос, ВМ Мойсієнко, ЮС Кононенко, 2021. С. 174-181.

19. Овсак О.П., Садловська І.П. Організаційні та правові аспекти угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами-членами «Про Спільний авіаційний простір». *Економіка та управління національним господарством*, 2022. С. 65-70.

20. Повітряний кодекс України. Закон України від 19.05.2011 року № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>. (дата звернення: 16.11.2023).

21. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності у галузі цивільної авіації. Закон України від 21.03.2023 року № 3007-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3007-20#n2>. (дата звернення: 16.11.2023).

22. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації. Закон України від 21.03.2017 року № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>. (дата звернення: 16.11.2023).

23. Про затвердження плану заходів з виконання Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12.07.2022 № 593-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/593-2022-%D1%80#Text>. (дата звернення: 16.11.2023).

24. Регламент (ЄС) 2019/712 Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2019 року про захист конкуренції в авіаційному транспорті та скасування Регламенту (ЄС) № 868/2004. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2019.123.01.0004.01.ENG. (дата звернення: 01.11.2023).

25. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 300/2008 від 11 березня 2008 року про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002. Міжнародний документ від 11.03.2008 № 300/2008. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_018-08#Text. (дата звернення: 16.11.2023).

26. Регламент Комісії (ЄС) № 1254/2009 від 18 грудня 2009 року, що встановлює критерії, які дозволяють державам-членам відступати від загальних основних стандартів безпеки цивільної авіації та приймати альтернативні заходи безпеки. Міжнародний документ від 18.12.2009 року. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1254/oj>. (дата звернення: 16.11.2023).

27. Риндич І. О. Наслідки приєднання України до спільного авіаційного простору з європейським союзом. *Наука і молодь. Гуманітарна серія*, 2012. №11-12. С. 31-34.

28. Ткаченко А. А. Правові основи регулювання авіасполучення в Європейському Союзі. Дипломна робота випускника освітнього ступеня «бакалавр» спеціальності 293 «Міжнародне право». Національний авіаційний університет, Київ. 2021. 69 с.

29. Ткаченко А.А. Правові основи регулювання авіасполучення в Європейському Союзі. Дипломна робота на здобуття ступеня бакалавра спеціальності «Міжнародне право». Національний авіаційний університет. Київ, 2021. 69 с.

30. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір. Міжнародний документ від 12.10.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#n2. (дата звернення: 01.11.2023).

31. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Міжнародний документ від 27.06.2014 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text. (дата звернення: 16.11.2023).

32. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами. Міжнародний документ від 14.06.1994 року (втрата чинності від: 01.09.2017). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_012#Text. (дата звернення: 16.11.2023).

33. Україна та Європейський Союз підписали Угоду про спільний авіаційний простір. Урядовий портал, 2021. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/ukrayina-ta-yevropejskij-soyuz-uklali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>. (дата звернення: 16.11.2023).

34. Україна та ЄС підписали Угоду про «відкрите небо». УКРІНФОРМ, 2021. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3331533-ukraina-ta-es-pidpisali-ugodu-pro-vidkrite-nebo.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

35. Цірат Г. Євронібо. Нюанси угоди про спільний авіапростір між Україною та ЄС. *Юридична газета Online*, 2022. URL: <https://yur->

gazeta.com/dumka-eksperta/evronebo-nyuansi-ugodi-pro-spilniy-aviaprostir-mizh-ukrayinoyu-ta-es.html. (дата звернення: 01.11.2023).

36. Шинкаренко Т. Маастрихтський договір. Політична енциклопедія. Київ: Парламентське видавництво, 2011. 808 с.

37. «Open and Connected Aviation»: Questions & Answers. European Commission, 2017. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_17_1473/ (дата звернення: 01.11.2023).

38. 2012/708/EU: Decision of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council of 15 October 2010 on the signature and provisional application of the Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A42012D0708>. (дата звернення: 16.11.2023).

39. Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport. International document dated April 30, 2002. URL: [http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309(2)/oj). (дата звернення: 16.11.2023).

40. An Aviation Strategy for Europe COM(2015) 598 final. Brussels, 2015. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598>. (дата звернення: 01.11.2023).

41. Ash- cloud of April and May 2010: Impact on Air Traffic. Eurocontrol, 2010. URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/attachments/201004-ash-impact-on-traffic.pdf>. (дата звернення: 01.11.2023).

42. Aviation Strategy for Europe: Commission signs landmark aviation agreements with China. European Commission, 2019. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_2650. (дата звернення: 01.11.2023).

43. Baumgartner M., Finger M. The Single European Sky gridlock: A difficult 10 year reform process. *Utilities Policy*, 2014. №31. Pp. 289-301.

44. Cases C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/-98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, and C-476/98 against the United Kingdom, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Luxembourg, Austria and Germany. Press Release №89/02 on 5.11.2002. URL: <https://curia.europa.eu/en/actu/communiqués/cp02/aff/cp0289en.htm>. (дата звернення: 01.11.2023).

45. Commission Staff Working Document accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) № 549/2004, (EC) № 550/2004, (EC) № 551/2004 and (EC) № 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system of SEC (2008) 2093. Brussels, 2008. URL: [https://www.europarl.europa.eu/registre/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2008/2093/COM_SEC\(2008\)2093_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/registre/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2008/2093/COM_SEC(2008)2093_EN.pdf). (дата звернення: 01.11.2023).

46. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part. International document dated February 12, 2010. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/treaties-agreements/agreement/?id=2010083>. (дата звернення: 16.11.2023).

47. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova. International document dated Juni 26, 2012. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/treaties-agreements/agreement/?id=2012024>. (дата звернення: 16.11.2023).

48. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part. International document dated December 15, 2021. URL: <https://eur->

lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A22021A1201%2801%29.

(дата звернення: 16.11.2023).

49. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part. 2021. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/european-union-armenia-common-aviation-area-agreement.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

50. Communication from the Commission on «EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges» – Draft Council conclusions. 17558/12. Brussels, 14 December 2012. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-17558-2012-INIT/en/pdf>. (дата звернення: 01.11.2023).

51. Council Decision (EU) 2020/948 of 26 June 2020 on the conclusion, on behalf of the Union, of the Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part. International document dated July 3, 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32020D0948>. (дата звернення: 16.11.2023).

52. Council Decision 87/602/EEC of 14 December 1987 on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member States and on access for air carriers to scheduled air-service routes between Member States (втрата чинності від 01.11.1990). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31987D0602>. (дата звернення: 01.11.2023).

53. Council Directive 87/601/EEC of 14 December 1987 on fares for scheduled air services between Member States (втрата чинності від: 1.11.1990). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31987L0601> (дата звернення: 01.11.2023).

54. Council Regulation (EEC) No 2343/90 of 24 July 1990 on access for air carriers to scheduled intra-Community air service routes and on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member

States (втрата чинності від: 31.10.2008). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31990R2343>. (дата звернення: 01.11.2023).

55. Council Regulation (EEC) No 2344/90 of 24 July 1990 amending Regulation (EEC) No 3976/87 on the application of article 85 (3) of the treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector (втрата чинності від: 27.08.1992). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31990R2344>. (дата звернення: 01.11.2023).

56. Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers (втрата чинності від: 31.10.2008). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2407>. (дата звернення: 01.11.2023).

57. Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes (втрата чинності від: 31.10.2008). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992R2408>. (дата звернення: 01.11.2023).

58. Council Regulation (EEC) №2342/90 of 24 July 1990 on fares for scheduled air services (втрата чинності від 01.01.1993). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31990R2342>. (дата звернення: 01.11.2023).

59. Council Regulation (EEC) №3975/87 of 14 December 1987 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector (втрата чинності від 30.04.2004). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3975>. (дата звернення: 01.11.2023).

60. Council Regulation (EEC) №3976/87 of 14 December 1987 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector (втрата чинності від 30.06.2009). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31987R3976>. (дата звернення: 01.11.2023).

61. Crespo D. C., De Leon, P. M. Achieving the single European sky: goals and challenges. Kluwer Law International BV. 2011. 406 p.
62. Developing a Common Aviation Area with the Republic of Azerbaijan. Communication from the Commission COM/2011/0527 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0527&from=FI>. (дата звернення: 16.11.2023).
63. Developing the agenda for the Community's external aviation policy COM(2005) 79 final. Communication from the Commission of the European Communities of 11.03.2005. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0079:FIN:EN:PDF>. (дата звернення: 01.11.2023).
64. EASA high-level strategic objectives for international cooperation in air safety. International Cooperation, 2022. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/international-cooperation>. (дата звернення: 01.11.2023).
65. EASA підписує новий Меморандум про співпрацю з SESAR. EASA, 2016. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-signs-new-memorandum-cooperation-sesar>. (дата звернення: 01.11.2023).
66. EU external aviation policy. Members' Research Service. Brussels, 2019. 12 p.
67. EU-Azerbaijan Cooperation Council: energy in focus. *EU NEIGHBOURS east*, 2022. URL: <https://euneighbourseast.eu/news/latest-news/eu-azerbaijan-cooperation-council-energy-in-focus/>. (дата звернення: 16.11.2023).
68. EU-Georgia common aviation area agreement. Summaries of EU Legislation. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-georgia-common-aviation-area-agreement.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

69. EU-Moldova common aviation area agreement. Summaries of EU Legislation. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-moldova-common-aviation-area-agreement.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

70. Euro-Mediterranean aviation agreement between the EU and Israel. Summaries of EU Legislation. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/euro-mediterranean-aviation-agreement-between-the-eu-and-israel.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

71. Euro-Mediterranean aviation agreement between the EU and Jordan. Summaries of EU Legislation. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/euro-mediterranean-aviation-agreement-between-the-eu-and-jordan.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

72. Euro-Mediterranean aviation agreement between the EU and Morocco. Summaries of EU Legislation. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/euro-mediterranean-aviation-agreement-between-the-eu-and-morocco.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

73. Euro-Mediterranean aviation agreement between the European Community and its Member States, of the one part and the Kingdom of Morocco, of the other part. International document dated December 12, 2006. URL: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2006/959/oj. (дата звернення: 16.11.2023).

74. Europe to take a third attempt at sorting out the Single European Sky. CAPA, 2012. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/europe-to-take-a-third-attempt-at-sorting-out-the-single-european-sky-86383>. (дата звернення: 01.11.2023).

75. European Union Aviation Safety Agency (EASA). SKYbrary. 2023. URL: <https://skybrary.aero/articles/european-union-aviation-safety-agency-easa>. (дата звернення: 01.11.2023).

76. EU-Switzerland air transport agreement. Summaries of EU Legislation, 2023. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-switzerland-air-transport-agreement.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

77. EU–Ukraine Common Aviation Area Agreement. Summaries of EU Legislation, 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-ukraine-common-aviation-area-agreement.html>. (дата звернення: 16.11.2023).

78. Explanatory Memorandum to COM(2015)598 - Aviation Strategy for Europe. EU Monitor, 2015. URL: https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvhdjdk3hydza_j9vvik7m1c3gyxp/vjqz8o uaspzk. (дата звернення: 01.11.2023).

79. FAB CE. SESAR Deployment Manager, 2023. URL: <https://www.sesardeploymentmanager.eu/partners/fab-ce>. (дата звернення: 01.11.2023).

80. Fox S. Single European Skies: Functional Airspace Blocks – Delays and Responses. *Air & Space Law*. 2016. №41. Pp. 201-228.

81. Gesetz vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG). URL: <https://www.gesetze.li/konso/pdf/2003039000?version=4>. (дата звернення: 16.11.2023).

82. International aviation agreements. European Parliamentary Research Service, 2019. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2019/642222/EPRS_ATA\(2019\)642222_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2019/642222/EPRS_ATA(2019)642222_EN.pdf). (дата звернення: 01.11.2023).

83. Manea M. The Policy of the European Union in the Aviation Field. Some Considerations. *Journal of Public Administration, Finance and Law*, 2020. №17. Pp. 248-255.

84. Morgan S. Corona-crisis and Brexit boost EU air traffic reform hopes. Euractiv, 2020. URL: <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/corona-crisis-and-brexite-boost-eu-air-traffic-reform-hopes/>. (дата звернення: 01.11.2023).

85. Müller-Jentsch D. The European Common Aviation Area and the Western Balkans: Domestic Reforms and Regional Integration in Air Transport. *Office for South East Europe*, 2007. 26 p.

86. 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. International document dated October 16, 2006. URL: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2006/682/oj. (дата звернення: 16.11.2023).

87. New joint unit cements cooperation between EASA and EUROCONTROL. EASA, 2020. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/new-joint-unit-cements-cooperation-between-easa-and-eurocontrol>. (дата звернення: 01.11.2023).

88. Open sky agreements : Commission welcomes European Court of Justice ruling. European Commission, Brussels, 2002. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_02_1609. (дата звернення: 01.11.2023).

89. Proposal for a Council Decision on the conclusion, on behalf of the European Union, of the Euro-Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Tunisia, of the other part. International document dated April 8, 2021. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0153>. (дата звернення: 16.11.2023).

90. Single European Sky (SES). Join SKYbrary. 2020. URL: <https://www.skybrary.aero/articles/single-european-sky-ses>. (дата звернення: 01.11.2023).

91. Single European Sky 2+ package Amended Commission proposal. Briefing EU Legislation in Progress, 2021. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659421/EPRS_BRI\(2020\)659421_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659421/EPRS_BRI(2020)659421_EN.pdf). (дата звернення: 01.11.2023).

92. Single European Sky 2+ package: Amended Commission proposal. European Parliament, 2021. URL: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2020\)659421](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2020)659421). (дата звернення: 01.11.2023).
93. Single European Sky. SESAR 3 Joint Undertaking, 2020. URL: <https://www.sesarju.eu/background-ses>. (дата звернення: 01.11.2023).
94. Tani C. Auditors: Single European Sky' failed to meet main objectives. EUobserver, 2017. URL: <https://euobserver.com/digital/140111>. (дата звернення: 01.11.2023).
95. The Common Transport Policy Sustainable Mobility: Perspectives for the Futur. COM (1998) 716. Brussels, 1998. URL: https://aei.pitt.edu/1248/1/transport_policy_COM_98_716.pdf. (дата звернення: 01.11.2023).
96. The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions COM/2012/0556 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2012%3A0556%3AFIN>. (дата звернення: 01.11.2023).
97. The impact of the war in Ukraine on the aviation industry. IATA Factsheet, 2022. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>. (дата звернення: 16.11.2023).
98. Vernooij N. Luchtvaartorganisaties Dringen Aan Op Single European Sky. 2020. URL: <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/72/algemeen/luchtvaartorganisaties-dringen-aan-op-single-european-sky>. (дата звернення: 01.11.2023).
99. Euro-Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Hashemite Kingdom of Jordan, of the other part. International document dated December 15, 2010. URL:

http://data.europa.eu/eli/agree_international/2012/750/oj. (дата звернення: 16.11.2023).

100. Euro-Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the one part and the government of the State of Israel, of the other part. International document dated August 2, 2013. URL: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2013/398/oj. (дата звернення: 16.11.2023).