

## СТВОРЕННЯ СПІЛЬНОГО АвіАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ МІЖ Україною та ЄС

Підписання Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний авіаційний простір є одним із пріоритетних завдань в період інтеграції України до ЄС.

Імплементация Угоди про САП була передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС від 2014 року, Планом дій КМУ на 2016 рік та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС призвело б до відчутних переваг для аеропортів та авіаційної інфраструктури, а також для всіх громадян України за рахунок: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення кількості авіакомпаній на ринку міжнародних регулярних пасажирських перевезень, і як наслідок - зниження цін на них. Особливо економічно вигідним підписання даної угоди була б для аеропортів України за рахунок збільшення доходів від авіаційної діяльності.

Незважаючи на офіційно оголошену готовність Української сторони, підписання Угоди про САП відкладається з 2013 року. Головною офіційною причиною відкладення підписання даної Угоди у 2014-2016 роках є відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» Угоди в частині територіального статусу Гібралтару. Альтернативами вирішення вищезазначеної проблеми можна узагальнити як: посилення політичного тиску з боку України щодо підписання Угоди про САП, зміна підходу до переговорів щодо підписання Угоди про САП, ведення переговорів для отримання переваг Угоди про САП без безпосереднього підписання Угоди, спрямування діяльності на реалізацію першого етапу, передбаченого параграфом редакцією Угоди про САП – а саме, інкорпорування норм та директив ЄС в законодавство України, та очікування слушного моменту для відновлення активних переговорів щодо другого етапу – лібералізації ринку авіаційних сполучень між Україною та ЄС. Дане питання намагаються вирішити вже більше 2 років.

Загалом визначено як зовнішні так і внутрішні проблеми, що уповільнюють або перешкоджають повній лібералізації на ринку пасажирських регулярних перевезень з ЄС.

Найбільш гострими внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану згаданого інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, проблема завищених цін на авіаційне паливо, відсутність сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести затримку із впровадженням безвізового режиму для України та проблему очікуваного виходу Великобританії з ЄС.

Особливої актуальності питання спільного авіаційного простору набуває після отримання Україною безвізового режиму з ЄС. В умовах полегшення процедури виїзду, українські громадяни більш гостро відчують брак конкуренції серед авіаперевізників, що здійснюють польоти до держав-членів ЄС.

Відсутність поетапного плану та єдиної процедури інкорпорування законодавства суттєво обмежує можливості громадянського контролю та моніторингу даного процесу. Слід зазначити, що після парафування Угоди з 2014 по 2016 роки було ухвалено всього 7 нормативно-правових актів у сфері цивільної авіації, коли умови Угоди про САП передбачають інкорпорування 64 регламентів та директив ЄС. На думку експертів, Державіаслужба може інкорпорувати ці технічні регламенти до підписання Угоди про САП. Однак через вимоги Мін'юсту до нормативно-правових актів, директиви та регламенти ЄС доводиться довго адаптувати і таким чином суттєво змінювати, що йде у розріз з метою Угоди про САП гармонізувати законодавство у сфері цивільної авіації.

На думку експертів з розвитку авіаційної галузі України, зокрема юриста Андрія Гука, стан справ свідчить, що Угода про САП не потрібна нікому ні в Україні, ні в Європі, навіть в якості прикладу проект авіаційної стратегії ЄС, де практично немає окремих згадок про Україну. На його думку, європейські авіаперевізники наразі не зацікавлені в лобюванні Угоди, і її непідписання пояснюється радше цим, ніж питанням Гібралтару. Серед проблем Гук назвав питання нічних стоянок в аеропортах і доступу до слотів, а також відсутність зацікавленого органу, який би координував дії щодо підписання та імплементації Угоди з боку України.

Авіаексперт, представник асоціації «Аеропорти України» Євген Трескунов, питання Гібралтару вважає реальною, а не формальною причиною затримки з підписанням Угоди, яка актуалізувалася через специфіку українського варіанту Угоди, якої не було у Грузії та Молдови. На його думку, неплатоспроможність українців не відповідає дійсності, оскільки пасажиропотік зараз постійно зростає. Так, знову активно запрацювали після багатьох років простою регіональні аеропорти в Кривому Розі, Рівному, Чернівцях тощо.

Іншим важливим аспектом створення Спільного авіаційного простору може стати розвиток ринку вантажних авіаперевезень і пов'язані з ним інвестиційні та логістичні можливості, що набуває особливої актуальності у світлі створення нового Шовкового шляху між Китаєм і Європою.