

ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ УГОДИ МІЖ УКРАЇНОЮ, ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ ТА ЙОГО ДЕРЖАВАМИ – ЧЛЕНАМИ «ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР»

ORGANIZATIONAL AND LEGAL ASPECTS OF THE AGREEMENT BETWEEN UKRAINE, THE EUROPEAN UNION AND ITS MEMBER STATES ON THE COMMON AVIATION AREA

Стаття присвячена проведенню аналізу положень Угоди між Україною та Європейським Союзом «Про спільний авіаційний простір». Проведений огляд історичних етапів укладання Угоди дозволили висвітлити її характеристики та виявити основні проблеми її укладання. Систематизовано, що формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами ґрунтується на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також щодо соціальних аспектів. Результати аналізу стану інкорпорування вимог та стандартів актів ЄС в правову систему України для імплементації Угоди про САП щодо усіх складових Додатку I дозволили виявити ключові напрямки для впровадження змін організаційного, правового, технічного та економічного характеру. Впровадження цих змін сприятиме покращенню авіаційного сполучення між Україною та країнами Європейського Спільного Авіаційного Простору.

Ключові слова: Європейський Союз, повітряний транспорт, авіаційне сполучення, Спільний авіаційний простір, інкорпорування стандартів, авіаційна безпека, комерційна експлуатація авіаліній.

УДК 339.97

DOI: <https://doi.org/10.32843/bSES.74-10>

Овсак О.П.

к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної діяльності
підприємств
Національний авіаційний університет
Садловська І.П.
д.е.н., професор,
Начальник управління авіаційних
перевезень та міжнародного
співробітництва Державної авіаційної
служба України

Ovsak Oksana

National Aviation University
Sadlovskaya Iryna
Head of aviation transportation
and international cooperation Department
of State aviation administration of Ukraine

The article is devoted to the analysis of the provisions of the Agreement between Ukraine and the European Union "On the Common Aviation Area" (CAA). Analysis of the historical stages of concluding the Agreement allowed to highlight its characteristics and identify the main problems of its conclusion. It is systematized that the formation of a common aviation area between Ukraine, the EU and its member states is based on identical rules governing air traffic control, flight safety, aviation safety, environmental protection and consumer rights, the use of computer reservation systems and relevant social aspects. The results of the analysis of the status of incorporation of requirements and standards of EU acts into the legal system of Ukraine for the implementation of the CAA Agreement on all components of Annex I revealed key areas for organizational, legal, technical and economic changes. The implementation of the relevant changes will help improve air connections between Ukraine and the countries of the European Common Aviation Area. Based on the results of the study, it was concluded that the CAA Agreement should be considered more broadly than the creation of a legal basis for the operation of scheduled air services between Ukraine and the EU without any restrictions. It aims to gradually create, through transitional periods, a common aviation area based on identical rules in the field of flight safety, aviation safety, air traffic management and organization, environmental protection and consumer rights, computer reservation systems, transportation, as well as relevant social aspects. The removal of all restrictions on market access should be a last resort, provided that all other areas of the aviation industry are fully integrated and adapted. The gradual opening of the market is dictated by the need to level the playing field for air carriers on both sides in the formation of passenger traffic by gradually adapting Ukrainian legislation to EU requirements and standards, introduction of common safety standards, modernization of Ukrainian airports and more.

Key words: European Union, air transport, air connection, Common Aviation Area, incorporation of standards, aviation security, commercial operation of airlines.

Постановка проблеми. 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. 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. Перші «горизонтальні» угоди були укладені ЄС з країнами Західних Балкан і Марокко в 2006 році. У 2010 році аналогічні угоди були підписані з Грузією та Йорданією. У червні 2012 року підписана угода з Молдовою. Зага-

лом угоди про САП були укладені ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонією, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою [1]. За основу Угоди САП з Україною також була взята «горизонтальна» угода, але згодом вона була розширена через наявність в Україні масштабної авіаційної галузі. Переговори щодо підписання Угоди тривали з 2007 по 2013 рік. Парафування Угоди про САП відбулося 28 листопада 2013 року на Саміті Україна – ЄС у Вільнюсі. Однак підписання Угоди тривалий час не відбувалося через спірне питання між Іспанією та Великою Британією щодо статусу аеропорту Гібралтар, що було формально нівельовано офіційним виходом Великої Британії з Євросоюзу. Підписання Угоди про САП регламентує вста-

новлення єдиного переліку правил для надання авіатранспортних послуг між ЄС та Україною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню передумов та наслідків укладання Угоди «Про Спільний авіаційний простір» присвячено праці таких науковців як Бугайко Д. О., Геєць І. О., Міхальченко О. Г., Садловської І. П., Лісковича Н. Ю., Овсак О. П. та інших. Однак сьогодні особливої актуальності набуває деталізація стану імплементації положень укладеної Угоди в законодавство України та прогнозування її наслідків.

Постановка завдання. Метою статті є проведення аналізу положень Угоди між Україною та Європейським Союзом (та його державами – членами) «Про спільний авіаційний простір» та виявлення ключових напрямків впроваджуваних змін щодо здійснення авіаційного сполучення та комерційної експлуатації авіаліній.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як вказано у Статті 1 Угоди про САП, метою цієї угоди є поступове формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів [2].

Угодою про САП обумовлено, що сторони співробітничать 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 імплементація 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). Заслугує 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; та (д) стимулювання інвестицій у рамках Угоди про САП [3].

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 [3].

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, держави-члени 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 Співтовариства;

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.

Нижче наведено результати систематизації стану інкорпорування вимог та стандартів актів ЄС в правову систему України для імплементації Угоди про САП щодо складових Додатку I.

Проведений аналіз складової Додатку I «В. Організація повітряного руху показав, що

переважна більшість відповідних Регламентів має спільно опрацьовуватись Державною авіаційною Службою України (ДАСУ), ДП ОПР «Украерорух» та Міністерством оборони України), оскільки вони стосуються організаційно-технічних складових забезпечення повітряного руху, зокрема наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження в цивільній авіації України, забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання, а також удосконалення Правил технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації» тощо.

Угода про САП спрямована на створення у поступовий спосіб (шляхом проходження через перехідні періоди) спільного авіаційного простору, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, сис-

Таблиця 1

Аналіз стану інкорпорування вимог та стандартів актів ЄС в правову систему України для імплементації Угоди про САП щодо складової Додатку I «А. Доступ до ринку та супутні питання»

Перелік вимог та стандартів актів ЄС, що підлягають інкорпоруванню в правову систему України відповідно для імплементації Угоди про САП	Перелік нормативно-правових актів України, що імплементують вимоги та стандарти актів ЄС
Регламент № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про загальні правила здійснення авіаперевезень з поправками внесеними Регламентом 2018/1139 Європейського Парламенту і Ради від 4 липня 2018 року.	Інкорпорування в законодавство України цього регламенту передбачається шляхом внесення змін до Повітряного кодексу України, Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності».
Регламент Ради (Європейська економічна спільнота) № 95/93 від 18 січня 1993 року про спільні правила розподілу місць в аеропортах Спільноти з поправками, внесеними: Регламентом № 894/2002, Регламентом № 1554/2003, Регламентом № 793/2004, Регламентом № 545/2009, Регламентом № 2020/459 та Регламентом № 2021/250 Європейського Парламенту і Ради, внесеним у Регламент Ради (ЄЕС) № 95/93	В Україні частково імплементовано Регламент Ради (ЄЕС) № 95/93. Принципи розподілу слотів відповідно до Регламенту Ради (ЄЕС) № 95/93 викладені у Повітряному кодексі України. Порядок розподілу слотів в аеропортах України регулюється Порядком розподілу інтервалів часу прибуття та відправлення рейсів у міжнародних аеропортах України, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 16 липня 2004 р. № 645.
Директива Ради 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах Спільноти	ДАСУ розробляються Авіаційні правила України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування та правила сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування»
Регламент № 785/2004 Європейського Парламенту і Ради від 21 квітня 2004 року про вимоги до страхування авіаперевізників та операторів повітряних суден з поправками, внесеними: а) Регламент Комісії № 285/2010 від 06 квітня 2010 року про внесення поправок до Регламенту № 785/2004 Європейського Парламенту і Ради від 21 квітня 2004 року про вимоги до страхування авіаперевізників та операторів ПС; б) Делегований Регламент Комісії № 2020/1118 від 27 квітня 2020 року про внесення поправок до Регламенту № 785/2004 Європейського Парламенту і Ради від 21 квітня 2004 року про вимоги до страхування авіаперевізників та операторів повітряних суден (ПС).	В Україні авіаційне страхування здійснюється відповідно до умов Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676. Даний Порядок і правила в цілому відповідають Регламенту Європейського парламенту та Ради (ЄС) № 785/2004 від 21 квітня 2004 року про вимоги страхування для повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден.

Аналіз стану інкорпорування вимог та стандартів актів ЄС в правову систему України для імплементації Угоди про САП щодо складових Додатку I: «С. Навколишнє середовище», «Ф. Захист прав споживачів»

Перелік вимог та стандартів актів ЄС, що підлягають інкорпоруванню в правову систему України відповідно для імплементації Угоди про САП	Перелік нормативно-правових актів України, що імплементують вимоги та стандарти актів ЄС
С. Навколишнє середовище	
<p>Директива 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року про оцінку та управління екологічним шумом з поправками, внесеними:</p> <p>Директива Комісії (ЄС) 2015/996 від 19 травня 2015 року про встановлення загальних методів оцінки шуму відповідно до Директиви 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради.</p> <p>Регламент № 598/2014 Європейського Парламенту та Ради від 16 квітня 2014 року про встановлення правил та процедур щодо запровадження обмежень щодо експлуатації, пов'язаних із шумом, в аеропортах Союзу в рамках Збалансованого підходу та скасування Директиви 2002/ 30/ЄС.</p>	<p>Для закладення основ управління авіаційним шумом в аеропортах прийнято Авіаційні правила України «Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму» (наказ Державіаслужби від 26.03.2019 № 381), які базуються на засадах директиви Європейського парламенту та Ради від 25 червня 2002 року № 2002/49/ЄС про оцінку та керування процесами, пов'язаними із шумом навколишнього природного середовища.</p> <p>Відповідно до вимог Авіаційних правил № 381 результати вимірювань характеристик авіаційного шуму періодично оприлюднюються на веб-сайтах аеропорту (аеродрому) та розглядаються як основа для контролю за виконанням заходів, спрямованих на зниження авіаційного шуму.</p> <p>Контури авіаційного шуму є інформаційною базою для узагальнення статистичної інформації про характеристики авіаційного шуму в аеропорту (на аеродромі) та на території поблизу нього, інформування населення, відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування про характеристики шуму, уточнення фактичних зон впливу авіаційного шуму на території поблизу аеропорту (аеродрому) для врахування перспективи розвитку населених пунктів.</p> <p>З метою доступності та зрозумілості даних щодо рівнів та контурів шуму ДАСУ запропоновано використання онлайн системи для збору інформації щодо шумів від авіаційної інфраструктури (з геопросторовою інформацією) та візуалізацією (за допомогою інтерактивної карти України) – NOMOS. https://nomos.avia.gov.ua/</p>
Ф. Захист прав споживачів	
<p>Регламент Ради № 2027/97 від 9 жовтня 1997 року про відповідальність повітряних перевізників у випадку аварій з поправками, внесеними Регламентом № 889/2002 Європейського Парламенту і Ради від 13 травня 2002 року поправками в Регламент Ради № 2027/97.</p> <p>Регламент № 261/2004 Європейського Парламенту і Ради від 11 лютого 2004 року про встановлення загальних правил щодо компенсації та допомоги пасажиром у разі відмови у посадці та скасування або тривалої затримки рейсів, а також скасування Регламенту (ЄЕС) No 295/91.</p> <p>Регламент № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року щодо прав інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями під час подорожі повітряним транспортом.</p>	<p>Положення Регламенту ЄС 261/2004, 1107/06 та 2027/97 повністю імплементовано в українське законодавство. Зокрема, положення вищезазначених нормативних актів включені до Повітряного кодексу України, статті 100, 102-107, а також до Авіаційних правил України «Правила повітряного перевезення та обслуговування пасажирів і багажу», затверджено наказом ДАСУ України від 26.11.2018 р. № 1239.</p>

тем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів. Зняття всіх обмежень щодо доступу до ринку повинно бути останнім кроком за умови повної інтеграції та адаптації всіх інших сфер авіаційної галузі (безпека польотів, авіаційна безпека, управління повітряним рухом, захист навколишнього середовища, соціальний захист).

Поетапне відкриття ринку продиктоване необхідністю вирівнювання умов для авіаперевізників обох сторін по формуванню пасажиропотоків шляхом поступової адаптації українського законодавства до вимог та стандартів ЄС, впровадження єдиних стандартів з безпеки польотів, модернізації українських аеропортів тощо. Такий підхід дозво-

литель забезпечити дотримання одного з основних принципів Чиказької Конвенції щодо забезпечення рівних та справедливих можливостей для сторін.

На сьогоднішній день протягом першого періоду авіаперевізники ЄС та авіаперевізники, які отримали українську ліцензію, мають право користуватися необмеженими комерційними правами між будь-яким пунктом в ЄС і будь-яким пунктом в Україні (так звані 3 та 4 свободи повітря). Світова практика показує, що запровадження відкриття доступу до ринку повітряних перевезень призводить до збільшення пасажиро/вантажопотоків через аеропорти за рахунок виходу на ринок нових авіаперевізників, збільшення кількості існуючих рейсів світових лідерів, розширення мережі їх маршрутів, збільшення кількості подорожуючих повітряним транспортом та кількості товарів, що перевозяться.

Прихід нових іноземних авіаперевізників, в тому числі світових лідерів, та нарощування ними об'ємів перевезень за рахунок більш розгалуженої мережі маршрутів, більшої кількості рейсів і можливості забезпечити для пасажирів більш зручнішого у порівнянні з українськими авіаперевізниками розкладу як у прямому, так і трансферному сполученні, може привести до витіснення з ринку українських авіаперевізників [4, 5]. Слід зазначити, що іноземні авіаперевізники здебільшого намагаються закріпити свої позиції на маршрутах між своїми столицями та Києвом та забезпечити за рахунок українських транзитних пасажирів завантаження своїх рейсів в межах Європи та до інших країн [6]. Таким чином існує ризик того, що іноземні учасники ринку будуть приділяти більше уваги розвитку міжнародних транзитних перевезень через іноземні вузлові аеропорти (хаби). Вищезазначене може призвести до зменшення кількості внутрішніх рейсів вітчизняних авіакомпаній, які останнім часом субсидювались за рахунок виконуваних ними міжнародних рейсів. В той же час, як показує світова практика, посилення конкуренції на ринку повітряних перевезень зазвичай позитивно впливає на зниження цін авіаперевезень, а також на підвищення рівня якості обслуговування пасажирів.

Висновки з проведеного дослідження. Проведений аналіз стану інкорпорування вимог та стандартів актів ЄС в правову систему України для імплементації Угоди про САП щодо складової Додатку I «А. Доступ до ринку та супутні питання» показав, що потрібно внести зміни до Повітряного кодексу України, Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», а також до Авіаційних правил України в частині «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування та правила сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування». Проведений аналіз змісту Додатку I «В. Організація

повітряного руху» показав, що переважна більшість відповідних Регламентів ЄС має спільно опрацьовуватись Державною авіаційною службою України, ДП ОПР «Украерорух» та Міністерством оборони України, оскільки вони стосуються організаційно-технічних складових забезпечення повітряного руху, зокрема наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження в цивільній авіації України, забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання, а також удосконалення «Правил технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації» тощо. Проведений аналіз Додатку I: «С. Навколишнє середовище» показав відповідність законодавчих актів та нормативів України відповідним Резолюціям ЄС. Відповідно до чинних положень Авіаційних правил № 381 результати вимірювань характеристик авіаційного шуму періодично оприлюднюються на веб-сайтах аеропорту (аеродрому) та розглядаються як основа для контролю за виконанням заходів, спрямованих на зниження авіаційного шуму. Контури авіаційного шуму є інформаційною базою для узагальнення статистичної інформації про характеристики авіаційного шуму в аеропорту (на аеродромі) та на території поблизу нього, інформування населення, відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування про характеристики шуму, уточнення фактичних зон впливу авіаційного шуму на території поблизу аеропорту (аеродрому) для врахування перспективи розвитку населених пунктів. З метою доступності та зрозумілості даних щодо рівнів та контурів шуму ДАСУ запропоновано використання он-лайн системи для збору інформації щодо шумів від авіаційної інфраструктури (з геопросторовою інформацією) та візуалізацією (за допомогою інтерактивної карти України). Регламенти ЄС, перераховані у Додатку F. «Захист прав споживачів» повністю імplementовані у положеннях Повітряного кодексу України, Авіаційних правилах України, зокрема, у частині «Правила повітряного перевезення та обслуговування пасажирів і багажу». Впровадження відповідних змін сприятиме покращенню авіаційного сполучення між Україною та країнами Європейського Спільного Авіаційного Простору.

Таким чином, Угоду про «Спільний авіаційний простір» слід розглядати ширше, аніж створення юридичних підстав для здійснення регулярних повітряних перевезень між Україною та ЄС без будь-яких обмежень. Вона спрямована на створення спільного авіаційного простору, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів. Угода про САП впроваджується поступово –

у два основні етапи, через проходження перехідних періодів. Зняття всіх обмежень щодо доступу до ринку повинно бути останнім кроком за умови повної інтеграції та адаптації всіх інших складових авіаційного простору: безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації управління спільним повітряним простором, захисту навколишнього середовища, соціального захисту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Council Regulation (EC) No 411/2004 of 26 February 2004 repealing Regulation (EEC) No 3975/87 and amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in connection with air transport between the community and third countries (text with EEA relevance) URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32004R0411>.
2. Угода України та ЄС про «Спільний авіаційний простір». URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>.
3. Document 22021A1103(01). Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. ST/7746/2021/INIT. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103(01)).
4. Ovsak, O. P., Liskovich, N. Y., Nazarenko, O. P. 2020. Ukraine on the path of aviation liberalization (in Ukrainian). *Market Infrastructure*. 40, 3–13. <https://doi.org/10.32843/infrastruct40-1>.
5. Ovsak, O., Vysotska, M., 2021. External economic effects of air transport development due to the liberalization. *Communications – Scientific Letters of the University of Zilina*. 23(3), A158-A173. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>.
6. Ovsak, O., Sadlovska I. P., Liskovich, N. Y. Trends in development of the air transportation market of Ukraine

and influencing factors. *Економіка, фінанси, право*. 11/1.2021. С. 31–36. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>.

REFERENCES:

1. Council Regulation (EC) No 411/2004 of 26 February 2004 repealing Regulation (EEC) No 3975/87 and amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in connection with air transport between the community and third countries (text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32004R0411>.
2. Agreement between Ukraine and the EU on the CAA. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>.
3. Document 22021A1103(01). Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. ST/7746/2021/INIT. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103(01)).
4. Ovsak, O. P., Liskovich, N. Y., Nazarenko, O. P. (2020) Ukraine na shliakhu liberalizatsii aviatsiinoho prostoru [Ukraine on the path of aviation liberalization]. *Infrastruktura rynku* [Market infrastructure]. *Infrastruktura rynku*, no. 40, pp. 3–13. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct40-1>.
5. Ovsak, O., Vysotska, M. (2021) External economic effects of air transport development due to the liberalization. *Communications – Scientific Letters of the University of Zilina*, no. 23(3), A158-A173. ISSN1335-420. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>.
6. Ovsak, O., Sadlovska I.P., Liskovich, N. Y. (2021) Trends in development of the air transportation market of Ukraine and influencing factors. *Economic, Finance, Right*. 11/1. P. 31–36. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>.