



ПЕРСПЕКТИВИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ ЄС POLICY BRIEF



Київ – 2016

Документ підготовлено в рамках проекту «Ініціатива Відкрите небо», що реалізується ГО «Європа без бар'єрів» за підтримки Ініціативи з розвитку аналітичних центрів, яку виконує Міжнародний фонд «Відродження» (МФВ) у партнерстві з Фондом розвитку аналітичних центрів (ТТФ) за фінансової підтримки Посольства Швеції в Україні (SIDA). Відповідальність за зміст документу несе ГО «Європа без бар'єрів».

Автор: Катерина Кульчицька

В основу документу покладено дослідження проведене Іриною Сушко, Катериною Кульчицькою, Азізом Демірджаявим та Павлом Кравчуком.

Громадська організація «Європа без бар'єрів» була створена у 2009 році. Місія організації - знайти новий баланс між свободою пересування та безпекою у прагненні бачити Європу без бар'єрів і Україну частиною такої Європи. Діяльність організації спрямована на реалізацію прав людини на свободу пересування та підтримку суспільно значущих реформ у сфері верховенства права, управління міграцією та кордонами, захисту персональних даних, громадського порядку та протидії дискримінації.

Адреса: 01034, м. Київ, вул. Володимирська, 42, оф. 21.

Тел.: +38 (044) 238-68-43

E-mail: office.europewb@gmail.com

Веб-сторінка: <http://europewb.org.ua/>

Зміст

Перелік скорочень	4
Резюме	5
1. Опис проблеми: масштаб та актуальність.....	6
2. Чим не задовольняє чинна політика?	9
3. Чиїх інтересів стосується проблема?	12
4. Варіанти вирішення проблеми.....	14
5. Рекомендації.....	15
Додатки	16
Використані джерела	18

Перелік скорочень

AEA – the Association of European Airlines, Асоціація Європейських Авіакомпаній
EASA - European Aviation Safety Agency, Європейське Агентство з Безпеки Польотів
EUROCONTROL - European Organization for the safety of air navigation, Європейська організація з безпеки аеронавігації
IATA – the International Air Transport Association, Міжнародна асоціація повітряного транспорту
SAFA programme – програма ЄС з оцінки рівня безпеки польотів іноземних авіаперевізників
АМКУ – Антимонопольний Комітет України
Віце-прем'єр міністр з євроінтеграції - Віце-прем'єр міністр з європейської та євроатлантичної інтеграції України
ВРУ – Верховна Рада України
Державіаслужба – Державна авіаційна служба України
ДП «МА «Бориспіль» - Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»
Єврокомісія – Європейська Комісія
ЄС – Європейський Союз
ЗАТ «Авіакомпанія Аеросвіт» - Закрите акціонерне товариство «Авіакомпанія Аеросвіт»
КМУ – Кабінет Міністрів України
МАУ – ПрАТ "Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України»
МЗС – Міністерство Закордонних Справ України
Мін'юст – Міністерство Юстиції України
Мінінфраструктури – Міністерство Інфраструктури України
Мінтрансзв'язку – Міністерство транспорту та зв'язку України, у 2010 році реорганізовано в Міністерство Інфраструктури України
ОБСЕ – Організація з безпеки та співробітництва в Європі
ОДА – Обласна державна адміністрація
РНБО – Рада національної безпеки і оборони України
САП – Спільний авіаційний простір держав-членів Європейського Союзу
Угода про САП – Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний Авіаційний Простір
Урядовий офіс з питань євроінтеграції - Урядовий офіс з питань європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України

Резюме

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань на порядку денному в Україні. Імплементация Угоди про САП 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 призведе до відчутних переваг для громадян України та авіаційної інфраструктури і промисловості: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок - зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість.

Незважаючи на офіційно оголошену готовність Української сторони, підписання Угоди про САП відкладається з 2013 року. Головною 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 є (1) посилення політичного тиску з боку України щодо підписання Угоди про САП, (2) зміна підходу до переговорів щодо підписання Угоди про САП, (3) ведення переговорів для отримання переваг Угоди про САП без безпосереднього підписання Угоди, (4) спрямування діяльності на реалізацію першого етапу, передбаченого парафорованою 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.

Загалом визначено як зовнішні так і внутрішні проблеми, що уповільнюють або перешкоджають повній лібералізації авіаринку 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.

1. Опис проблеми: масштаб та актуальність

Метою створення Спільного авіаційного простору Європейського Союзу (далі - САП) з третіми країнами є поступова лібералізація авіаційного ринку та гармонізація законодавства у сфері цивільної авіації. Існування САП забезпечується на основі всеосяжних угод між ЄС та третіми країнами у сфері повітряного транспорту. Подібні угоди були укладені ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонією, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою. Всього до Спільного авіаційного простору (ЕСАА), включно з державами-членами ЄС входить 43 країни [3].

Україна на відміну від країн Східного Партнерства Молдови та Грузії не входить до Спільного авіаційного простору Європейського Співтовариства. Однак, приєднання до САП є вигідним як для авіаційної інфраструктури та промисловості, так і для громадян України.

Прогнозованими перевагами від приєднання до САП є:

1. удосконалення якості сервісу та підвищення рівня безпеки польотів,
2. збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, та як наслідок - зниження цін на них,
3. завантаження регіональних аеропортів України та гармонійний розвиток транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль»,
4. вдосконалення методів та підвищення ефективності управління вітчизняними авіакомпаніями,
5. поліпшення авіасполучення між регіонами України та країнами ЄС – сприяння появі нових ринків збуту для продукції українського виробництва, і зокрема, авіаційної промисловості,
6. залучення інвестицій в аеропорти, збільшення кількості прямих та опосередкованих до авіації робочих місць, а також підвищення рівня оплати праці фахівців у сфері авіації [11].

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.

Зважаючи на суттєві переваги приєднання України до Спільного авіаційного простору у 2007 році було розпочато процес переговорів щодо підписання відповідної Угоди про САП між Україною та ЄС. Метою Угоди є поступове інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання та соціальних аспектів [27]. **Після повного впровадження Угоди авіаперевізники України «матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами» при здійсненні перевезень з України до ЄС та між будь-якими державами-членами ЄС, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні.** Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. **Додатковою вигодою для України** стане визнання державами-членами ЄС сертифікатів, що видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху (див. в Додатку 1).

Переговори щодо підписання Угоди тривали з 2007 по 2013 роки. Парафування Угоди про САП відбулось 28 листопада 2013 року у Вільнюсі на Саміті Україна-ЄС [31]. Втім, підписання Угоди, не відбулось до цього часу. Таким чином основою договірних відносин між Україною та ЄС щодо авіасполучень залишаються двосторонні Угоди про повітряне сполучення з усіма державами-членами ЄС та горизонтальна Угода з Єврокомісією про певні аспекти повітряного сполучення (грудень 2005 року). Відповідні Угоди хоча і дозволяють авіапідприємствам заснованим у межах ЄС виконувати рейси між будь-якою державою-членом ЄС і Україною, однак більшість з них передбачають обмеження щодо кількості маршрутів, рейсів та призначених авіаперевізників [28].

1.1. Результати опитування щодо проблеми приєднання України до САП

Варто звернути увагу на визначення проблеми відкладення підписання Угоди про Спільний авіаційний простір представниками експертного середовища. За результатами опитування експертів з

числа представників органів державної влади України, міжнародних організацій та урядів зарубіжних країн, бізнес-компаній, аналітичних центрів, вищих учбових закладів та профільних ЗМІ, проведеного ГО «Європа без бар'єрів» у квітні-червні 2016 року (*Методологію див. в Додатку 2*) **найбільш вагомими причинами відкладення підписання Угоди про САП стали:**

1. Відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди про САП в частині Гібралтару,
2. Відсутність політичної волі в керівних органах Європейського Союзу для укладення Угоди про САП з Україною.

Думки експертів щодо першочергової причини розділились. За офіційними даними Європейської Комісії, Комітету ВРУ з питань транспорту, Мінінфраструктури, МЗС та Державіаслужби, а також на думку частини опитаних експертів головна причина відкладення підписання Угоди полягає у давній суперечці між Іспанією та Великобританією щодо приналежності території Гібралтару на якій розташований аеропорт. Водночас, решта експертів стверджували, що питання Гібралтару є «відмовкою Європейського Союзу», оскільки воно могло б бути вирішено при наявності політичної волі до укладення Угоди про САП у Європейській Комісії та окремих держав-членів ЄС. Окрім того, опитані представники експертного середовища виділили наступні супутні проблеми, що перешкоджають приєднанню України до Спільного авіаційного простору ЄС:

Зовнішні проблеми:

1. Затримка із впровадженням безвізового режиму поїздок в ЄС для громадян України,
2. Незацікавленість європейських авіакомпаній в українському ринку через низьку фінансову спроможність українців та наявність потужного національного авіаперевізника «МАУ»,
3. Негативний імідж України, який склався в процесі ведення переговорів щодо Угоди про САП,
4. Недовіра EASA до системи сертифікації національних перевізників в Україні Державіаслужбою.

Внутрішні проблеми:

1. Відсутність процедури інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Угодою про САП, незацікавленість профільних відомств у якнайшвидшому інкорпоруванні відповідного законодавства, застаріла процедура Мін'юсту щодо «погодження» нормативно-правових актів необхідних для інкорпорування у вітчизняне законодавство.
2. Завищені ціни на авіаційне паливо, відсутність сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС.

Варто зазначити, що станом на 1 жовтня 2016 року чинним залишається Розпорядження Президента України про уповноваження на підписання Угоди Екс-міністра Інфраструктури А. Пивоварського. Отже незважаючи на офіційну причину відкладення підписання Угоди про САП – відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією, прогресу в лібералізації авіаринку України та ЄС перешкоджають як зовнішні, так і внутрішні супутні проблеми.

1.2. Територіальна суперечка навколо Гібралтару

Історія двосторонньої суперечки між Іспанією та Великобританією щодо території Гібралтару сягає 1704 року, коли Гібралтар, який на той час належав Іспанії, був завойований Англією. 13 липня 1713 року між цими двома державами було підписано Утрехтський договір, згідно з яким Іспанія «довічно» передала Гібралтар Великобританії з правом відновлення свого суверенітету над територією у випадку, якщо Великобританія втратить контроль над територією. Відповідно до Утрехтського договору, Іспанія поступилася містом, замком, портом і фортецею Гібралтар, втім сам текст договору не містив карти території [9]. На початку ХХ століття через суперечки у точному визначенні території під юрисдикцією Великобританії перешийок від скелі Гібралтар до Іспанії було названо нейтральною територією. Саме на цій території у 1934 Великобританією було побудовано аеропорт.

Перша дискусія всередині ЄС щодо аеропорту Гібралтару почалась у 1987 році, коли через небажання визнавати аеропорт на спірній території британським Іспанія не погоджувалась на відміну державного контролю над торгівельними авіаперевезеннями. Під тиском ЄС міністрами транспорту Іспанії та Великобританії було досягнуто домовленостей щодо функціонування аеропорту Гібралтару. В спільній Декларації Іспанія та Великобританія погодили роздільне користування аеропортом. Втім,

місцева влада не змогла встановити режим роботи аеропорту за новими умовами [12], через що норми повітряного простору ЄС не розповсюджувались на аеропорт Гібралтару [13].

Після довгої перерви, що характеризувалась то погіршенням то покращенням двосторонніх відносин між Іспанією та Великобританією, 18 вересня 2006 року в м. Кордоба (Іспанія) в рамках тристороннього форуму «Діалог по Гібралтару» було опубліковано Заяву ради міністрів по аеропорту на території Гібралтару [5]. Відповідно до Заяви, аеропорт Гібралтару був поступово включений до правового поля ЄС. Окрім того, Іспанія зобов'язалась припинити намагання зупинити поширення дії ще неприйнятих норм та директив ЄС для аеропорту Гібралтару.

Ситуація змінилась після перемоги правоцентристської Народної партії (Partido popular) на парламентських виборах 2011 року в Іспанії [6]. Народна партія на чолі з Маріано Рахой (Mariano Rajoy) відмовилась від участі в тристоронньому форумі «Діалог по Гібралтару», а також від домовленостей досягнутих у Кордобі в 2006 році. У вересні 2013 року на засіданні ООН прем'єр-міністр Іспанії М. Рахой заявив, що Гібралтар єдина територія в Європі, що очікує деколонізації та заявив про бажання відновити двосторонній діалог з Великобританією без залучення представників Гібралтару [4]. У 2016 році Народна партія знову перемогла на парламентських виборах, але не отримала більшість мандатів. Наразі відбувається формування уряду Іспанії [16].

1.3. Вплив територіальної суперечки навколо аеропорту Гібралтару на приєднання України до Спільного авіаційного простору ЄС

Підписання Угоди про САП між Україною та ЄС було заплановано на березень 2014 року. На той момент позиція Великобританії та Парламенту Гібралтару полягала у дотриманні Кордобської Угоди 2006 року, що передбачала розповсюдження норм, директив та договорів ЄС, зокрема Угоди про САП на аеропорт в Гібралтарі [8]. Натомість, позиція Іспанії змінилась і полягала у виключенні аеропорту Гібралтару зі сфери дії Угоди про САП та припинення дотримання Кордобської Угоди. Таким чином, через неузгодженість позицій двох держав-членів ЄС щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди про САП в частині Гібралтару, приєднання України до Спільного авіаційного простору ЄС так і не відбулось.

Керівні органи ЄС не мають значного впливу на неузгодженість позицій Іспанії та Великобританії. Підтвердженням цього є блокування інших авіаційних ініціатив всередині ЄС. Зокрема, у грудні 2014 року через територіальну суперечку було перенесено ухвалення Радою ЄС другого пакету ініціативи Єдиного Європейського Неба (the Single European Sky Initiative), метою якого було об'єднання національних повітряних коридорів, задля створення більш коротких траєкторій польоту та скорочення витрат і викидів вуглекислого газу в атмосферу [7]. На думку експертів опитаних ГО «Європа без бар'єрів» територіальна суперечка у майбутньому блокуватиме переговори з іншими країнами щодо приєднання до Спільного авіаційного простору ЄС, а також інші загальноєвропейські авіаційні процеси.

Позиція України у вирішенні суперечки навколо формулювання статті 2 (31) Угоди про САП полягає у постійному порушенні даного питання на високому політичному рівні. Відсутність прогресу пов'язують зі складною політичною ситуацією в Іспанії у зв'язку із формуванням уряду та результатами референдуму про вихід Великобританії з ЄС.

Наразі діяльність Мінінфраструктури та Державіаслужби спрямована на створення більш ліберальних умов виконання регулярного повітряного сполучення з країнами-членами ЄС у двосторонньому форматі, а також на підписання інших Домовленостей між Україною та ЄС у питаннях сертифікації та безпеки цивільної авіації. Станом на жовтень 2016 року безвідносно до Угоди про САП знято обмеження щодо кількості рейсів під час здійснення польотів з України до Греції, Литви, Італії, Польщі та Болгарії; збільшено кількість рейсів під час здійснення польотів до Франції, хоча і залишено лише по одному авіаперевізнику від України та Франції. Окрім того, лібералізовано авіасполучення за двосторонніми угодами з Молдовою та Вірменією. З січня 2016 року набула чинності угода про "Відкрите Небо" зі США. У сфері безпеки, підписано Робочу домовленість між Державіаслужбою та EASA щодо участі у програмі ЄС SAFA та збір і обмін інформацією з безпеки польотів повітряних суден. Підготовлено до підписання Домовленості між Мінінфраструктури та Європейською Комісією щодо гармонізації систем сертифікації та Робочі домовленості між Державіаслужбою та EASA про співробітництво в сфері безпеки цивільної авіації [32].

2. Чим не задовольняє чинна політика?

2.1. Переговори щодо статусу аеропорту Гібралтару в Угоді про САП

З метою якнайшвидшого підписання Угоди про САП протягом 2014-2016 років Мінінфраструктури та МЗС проводили переговори щодо статусу аеропорту Гібралтару з профільними відомствами ЄС та його держав-членів. В межах своїх повноважень, було проведено наступний перелік заходів:

- У жовтні 2014 року Українською стороною на розгляд Британської сторони була внесена нова редакція компромісного формулювання статті 2 (31) Угоди про САП стосовно аеропорту Гібралтар,
- Мінінфраструктури спільно з МЗС та Державіаслужбою в робочому порядку підготовлено 5 альтернативних формулювань статті 2 (31) Угоди про САП, які можуть бути прийнятними для усіх сторін,
- МЗС України дипломатичними каналами передано 5 альтернативних формулювань статті 2 (31) Угоди про САП на розгляд Іспанії та Великобританії та ініційовано міждержавні консультації,
- Екс-Міністром Інфраструктури А. М. Пивоварським проведено робочі зустрічі щодо необхідності підписання Угоди про САП у 2015-2016 роках з Державним секретарем у закордонних справах Іспанії, Послом Великобританії в Україні, Комісаром Єврокомісії з питань транспорту, Комісаром Єврокомісії з питань регіональної політики та Директором Департаменту Росії, Східного Партнерства, Центральної Азії, регіональної співпраці та ОБСЄ Європейської служби зовнішньополітичної діяльності,
- Міністром Інфраструктури В. Омеляном проведено робочу зустріч щодо підписання Угоди про САП з Комісаром Єврокомісії з питань транспорту у вересні 2016 року.

Незважаючи на заяви про готовність підписати Угоду у кінці 2015 року та у липні 2016 року, Угода не підписана до цього часу [15]. На думку експертів опитаних ГО «Європа без бар'єрів», **можливості профільних відомств є майже вичерпаними, тактика закритих дипломатичних переговорів без надання публічного розголосу та залучення представників громадянського суспільства України та країн-членів ЄС є недостатньо результативною.**

Введення режиму «Відкритого неба» в окремих аеропортах також не призвело до очікуваних результатів - до появи значної кількості бюджетних перевізників. У 2015 році про «відкриття неба» було оголошено в аеропортах Львова та Одеси. Однак, обмеження по кількості маршрутів не були зняті з авіап перевезень до Туреччини та Франції. Представники Львівської ОДА визнали, що проект не став успішним у 2015 році, адже вдалося залучити лише одного перевізника. Причиною неналежного виконання проекту на думку працівників ЛОДА стала Державіаслужба, яка «не спрацювала на зниження тарифної сітки» [24].

2.2. Інкорпорування законодавства ЄС

Результати експертного опитування ГО «Європа без бар'єрів» свідчать про те, що приєднанню України до Спільного авіаційного простору перешкоджають супутні проблеми, вирішення яких залежить від української влади. **Найбільш гострими внутрішніми проблемами є відсутність плану інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком I Угоди про САП, незацікавленість профільних відомств у якнайшвидшому інкорпоруванні відповідного законодавства та застаріла процедура Мініюсту щодо «погодження» нормативно-правових актів.**

4 вересня 2015 року своїм Указом Президент України постановив ввести у дію рішення РНБО від 20.07.2015 "Про заходи щодо захисту національних інтересів України у галузі авіації". Відповідно до рішення РНБО України, **КМУ мав невідкладно затвердити план заходів з підготовки до запровадження САП України з ЄС**, передбачивши, зокрема, заходи щодо адаптації законодавства України до законодавства ЄС у сфері авіаційного транспорту [25]. За даними Мінінфраструктури станом на березень 2016 року відповідний проект розпорядження КМУ був розроблений, робота над проектом знаходилась на етапі опрацювання пропозицій та зауважень до проекту. Незважаючи на політичний тиск, станом на жовтень 2016 року, план заходів з підготовки до запровадження САП України з ЄС все ще не затверджено.

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 [18], 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.

2.3. Наземне обслуговування в аеропортах України

Проблема завищених цін за наземне обслуговування в аеропортах України залишається невирішеною через відсутність конкуренції на ринку послуг. **Перешкодою для розвитку конкуренції є відсутність чіткого порядку доступу на ринки з наземного обслуговування в аеропортах України**, а також відсутність належного ринку та обсягів. Для вирішення даної проблеми, 29 вересня 2015 року Антимонопольним Комітетом України (далі – АМКУ) було надано Державіаслужбі обов'язкові для виконання рекомендації щодо розроблення нормативно-правового акту, який має встановити чіткі, прозорі, належні та об'єктивні критерії на недискримінаційних умовах доступу на конкурентних засадах суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

На сьогодні Державіаслужбою розроблено Проект авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування а аеропортах», який опрацьовано АМКУ на робочих зустрічах з представниками Державіаслужби та розміщено на офіційному сайті Державіаслужби для громадського обговорення. Але **проект має низку зауважень через його невідповідність Директиві ЄС 96/67, тому прийняття таких правил затримується:**

- Проект авіаційних правил не передбачає поділу аеропортів на категорії, коли Директива ЄС 96/67 регулює застосування окремих положень в залежності від обсягів перевезень, зокрема щодо здійснення самостійного наземного обслуговування.
- У проекті авіаційних правил Комітет авіаційних перевізників може складатися з постійних представників авіаційних перевізників, які виконують регулярні рейси або чартерні міжнародні повітряні перевезення з/до України або в межах України не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць в аеропорт. Натомість, Директива 96/67 ЄС визначає, що усі користувачі аеропорту мають право брати участь у цьому Комітеті або, якщо вони цього бажають, бути представленими у ньому організацією, що призначена з цією метою.
- У Директиві 96/67 ЄС визначено, що принаймні один з авторизованих постачальників послуг не може, безпосередньо чи опосередковано, контролюватись органом управління аеропорту, контролюючим органом або органом якого, безпосередньо чи опосередковано, контролює цей орган управління аеропорту. В проекті авіаційних правил - відсутні ці норми, натомість один з постачальників не може контролюватись оператором аеродрому та іншим постачальником послуг з наземного обслуговування, що здійснює свою діяльність в даному аеропорту.
- У Директиві 96/67 ЄС Держави-члени вживають необхідні заходи для забезпечення свободи самостійного наземного обслуговування. Натомість, у проекті авіаційних правил йдеться про те, що здійснення самостійного наземного обслуговування може призвести до створення передумов загрози безпеці польотів та пропускній здатності аеропортів; авіакомпанія може здійснювати самостійне наземне обслуговування, в разі отримання сертифіката відповідності на певний вид діяльності з наземного обслуговування [10 ; 23].

Окрім того, існує **проблема завищення цін на наземне обслуговування збоку аеропортів**. Про це свідчить розгляд АМКУ справи за ознаками вчинення ДП «МА «Бориспіль» порушення законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді:

- необґрунтованої відмови в погодженні заявок на отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності, зволікання погодження внутрішньої документації для суб'єктів господарювання,

- встановлення плати на необґрунтованому рівні за послуги користування інфраструктурою аеропорту для суб'єктів господарювання що надають послуги з наземного обслуговування в аеропорту, підвищення такої плати.

Слід зазначити, що у 2010 році підвищення ставки плати за аеронавігаційне обслуговування на підході і в районі аеродрому та на маршруті для польоту встановлене Наказом Мінтрансв'язку №669 від 15.09.2010 стало причиною перенесення підписання Угоди про САП на 2011 рік [17]. Міжнародні авіаційні організації, такі як IATA, EUROCONTROL та AEA виступили проти підвищення ставок, назвавши їх невиправданими, а ЗАТ «Авіакомпанія Аеросвіт» оскаржила Наказ у суді [11]. У березні 2011 року Окружний суд м. Києва постановив визнати незаконним та не чинним Наказ №669 [22]. Після внесення змін до Наказу переговори між Україною та ЄС щодо підписання Угоди про САП продовжились, але як було зазначено вище у 2014 році підписання Угоди було відкладено на невизначений термін.

3. Чиїх інтересів стосується проблема?

Державними стейкхолдерами процесу приєднання України до САП є Мінінфраструктури, МЗС, Державіаслужба, Комітет ВРУ з питань транспорту та Комітет ВРУ з питань промислової політики та підприємництва. Зважаючи на те що імплементація Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію з ЄС, до державних стейкхолдерів також слід віднести Віце-прем'єр міністра з євроінтеграції та Урядовий офіс з питань євроінтеграції.

Варто виділити провідну роль Мінінфраструктури та МЗС, які згідно з Планом Дій КМУ в 2016 році є відповідальними за підписання Угоди про САП до кінця 2016 року [26]. **МЗС** має функцію координації діяльності органів виконавчої влади у зовнішніх зносинах [29]. До повноважень **Мінінфраструктури** належать розробка та укладення міжнародних договорів, здійснення заходів, спрямованих на інтеграцію транспортної системи України до європейської транспортної мережі [30]. До організації переговорів у межах своїх компетенції можуть бути залучені Державіаслужба та Урядовий офіс з питань євроінтеграції. **Державіаслужба** здійснює заходи щодо інтеграції України до Європейської авіатранспортної системи та системи організації повітряного руху [21], **Урядовий офіс з питань євроінтеграції** готує і подає Прем'єр-міністру України та Віце-прем'єр-міністру з євроінтеграції пропозиції щодо удосконалення механізмів розроблення та здійснення заходів у сфері європейської інтеграції [19]. До повноважень **Віце-прем'єр-міністра з євроінтеграції** належить координація аналізу ефективності євроінтеграційної політики України в частині Угоди про САП [20].

Інкорпорування норм та директив ЄС в українське законодавство, що передбачено Угодою про САП, залежить в першу чергу від активності Мінінфраструктури, Державіаслужби, та Комітетів ВРУ з питань транспорту та з питань промислової політики та підприємництва. **Державіаслужба** забезпечує адаптацію національного законодавства з питань цивільної авіації до законодавства ЄС, розробляє, приймає та впроваджує авіаційні правила України [21]. Варто зазначити, що частково повноваження Державіаслужби дублюються з повноваженнями **Віце-прем'єр-міністра з євроінтеграції**, що адаптує законодавство України до законодавства ЄС, організовує проведення моніторингу результатів роботи з такої адаптації. **Мінінфраструктури** затверджує стратегії та програми розвитку авіаційного транспорту, галузеві стандарти та технічні умови. До предметів видання **Комітетів ВРУ з питань транспорту та з питань промислової політики та підприємництва** належить розробка та ухвалення проектів законів у сфері повітряного транспорту, а також у сфері розвитку підприємницької діяльності в галузі авіаційних перевезень. Важливою є роль **Урядового офісу з питань євроінтеграції**, який забезпечує здійснення перекладу *acquis* ЄС на українську мову.

Серед європейських стейкхолдерів підписання Угоди про САП в першу чергу варто виділити уряди **Іспанії та Великобританії**, які мають протилежні позиції щодо визначення статусу аеропорту на території Гібралтару в тексті Угоди. Також, до зацікавлених сторін належить **Управління Е – Авіація та міжнародні транспортні відносини Головного управління з питань мобільності та транспорту Європейської Комісії** (European Commission Directorate-general for mobility and transport, Directorate E – Aviation and international transport affairs, E.1 – International transport affairs). Завданням Управління є розширення Спільного авіаційного простору ЄС на основі комплексних угод з сусідніми країнами, зокрема з країнами Східного Партнерства [2]. Також, слід зазначити важливу роль Ф. Могеріні, **Верховного представника ЄС із питань закордонних справ**, яка проводить зовнішню політику ЄС.

Лібералізація авіаційних ринків прямо впливає на інтереси авіакомпаній України та ЄС. **Європейські авіаперевізники**, зокрема Lufthansa, Austrian Airlines, LOT, Ryanair, WizzAir, Easy Jet, які після впровадження Угоди матимуть необмежені комерційні права як на здійснення перевезень між пунктами з України до ЄС, так і між пунктами в Україні. Водночас, українські авіакомпанії зможуть розширити свої можливості на європейському авіаринку. Найбільший авіаційний перевізник України – **МАУ** офіційно оголосила про свою підтримку Угоди про САП. У 2015 році авіакомпанія звернулася до Європейської Комісії з проханням пришвидшити підписання Угоди, що сприятиме удосконаленню авіаційного законодавства та підвищенню авіаційних стандартів України, відкриє нові ринкові можливості і принесе економічні вигоди обом сторонам [14]. Водночас, експерти опитані ГО «Європа без бар'єрів» вважають, що імплементація Угоди про САП може знизити прибутки МАУ, адже український ринок стане відкритим для європейських лоу-костів, що складуть конкуренцію українському перевізнику. Водночас, МАУ може

зіткнутись з проблемою відсутності вільних часових «слотів» в популярних європейських аеропортах, що не дозволить авіакомпанії здійснювати перевезення між державами-членами ЄС.

Імплементация Угоди про САП прямо стосується інтересів **українських аеропортів**. Після лібералізації авіаційних ринків, підвищиться конкуренція між аеропортами, які пропонуватимуть європейським авіаперевізникам вигідні умови з наземного обслуговування та транспортної інфраструктури. На думку експертів, впровадження Угоди стимулюватиме розвиток транзитного потенціалу «Міжнародного аеропорту «Бориспіль», підвищить ефективність використання інших столичних та регіональних аеропортів («Київ-Жуляни», «Міжнародний аеропорт Одеса» та «Міжнародний аеропорт Львів»), які зможуть запропонувати умови своїх послуг для європейських лоукостів [11]. Варто відмітити роль **Асоціації «Аеропорти України»**, яка адвокатує «Відкрите Небо з ЄС» на українських та міжнародних майданчиках, лобіює гармонізацію законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо доступу до послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

4. Варіанти вирішення проблеми

Наразі головною проблемою, що заважає підписанню Угоди про САП між Україною та ЄС є проблема відсутності консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди в частині Гібралтару. Історичний аналіз переговорного процесу між Іспанією та Великобританією щодо питання Гібралтару показує, що для вироблення консенсусної позиції необхідна як активна участь ЄС, так і специфічні політичні умови всередині країн. На парламентських виборах 2016 року в Іспанії перемогла Народна Партія, лідери якої у 2011 році виступили проти Кордобської Угоди 2006 року, що передбачала включення аеропорту Гібралтару до правового поля ЄС. Водночас, Великобританія після проведення референдуму збирається розпочати процес виходу з ЄС, що може тривати до 2018 року [1]. Обидва фактори є несприятливими для пошуку консенсусу у питанні Гібралтару.

Для вирішення проблеми відсутності прогресу в підписанні Угоди про Спільний авіаційний простір та лібералізації ринку авіаційних перевезень розглядаються **запропоновані опитаними експертами наступні альтернативи:**

1) Посилення політичного тиску збоку України щодо підписання Угоди про САП

Публічна адвокація підписання Угоди про САП з боку МЗС, громадянського суспільства України та держав-членів ЄС спрямована на Європейську Комісію, Великобританію, Іспанію та посольства держав-членів ЄС. Визначення уповноваженої особи для підписання Угоди. Розробка, представлення та адвокатування нових формулювань статті 2 (31) Угоди про САП перед Європейською Комісією, Великобританією та Іспанією.

2) Зміна підходу до переговорів щодо підписання Угоди про САП

Залучення до лобювання підписання Угоди найвищого керівництва країни: Президента, Прем'єр-Міністра, Віце-прем'єр-міністра з євроінтеграції, адже ресурси галузевих відомств є майже вичерпаними. Намагатися «вирвати» Угоду про САП з дискурсу питання по Гібралтару та перенести у площину імплементації Угоди про асоціацію України з ЄС.

3) Ведення переговорів для отримання переваг Угоди про САП без безпосереднього підписання Угоди

Посилення активних переговорів між Україною та окремими країнами-членами ЄС щодо підписання двосторонніх угод про лібералізацію повітряного простору шляхом залучення до переговорів незалежних експертів, представників громадянського суспільства України та держав-членів ЄС, надання переговорам публічного розголосу. Підвищення іміджу України як інвестиційно привабливої країни шляхом проведення інвестиційних заходів, створення сприятливих умов для започаткування та ведення господарської діяльності.

4) Спрямування діяльності на імплементацію Угоди про САП в частині технічних регламентів і директив ЄС та очікування слушного моменту для відновлення активних переговорів щодо підписання Угоди

Організація підписання Меморандуму з Європейською Комісією щодо збіжності систем сертифікації. Виконання умов для переходу до другого перехідного періоду зазначеного в Угоді про САП, а саме інкорпорування в національне законодавство України регламентів та директив ЄС визначених у Розділі 2 Додатку III Угоди про САП. Спрощення процедури Мін'юсту щодо погодження нормативно-правових актів, що дозволить приймати регламенти та директиви ЄС пакетом і без тривалої адаптації. Розділення сфер відповідальності Мініфраструктури та Державіаслужби у процесі інкорпорування законодавства ЄС.

5. Рекомендації

1. Мінінфраструктури залучити представників громадянського суспільства України та країн-членів ЄС до розробки адвокаційної кампанії спрямованої на підписання Угоди про САП у 2017 році між Україною та ЄС із залученням до адвокації Президента України, Прем'єр міністра, Віце-прем'єр-міністра з євроінтеграції, МЗС, Державіаслужби. Цільовими аудиторіями адвокаційної кампанії мають стати уряди Великобританії та Іспанії, Головне управління з питань мобільності та транспорту Європейської Комісії, Верховний представник ЄС із питань закордонних справ, Європейський комісар з питань розширення та політики добросусідства та послы держав-членів ЄС в Україні.
2. Мінінфраструктури та Державіаслужбі доопрацювати та подати на прийняття КМУ план заходів з підготовки до запровадження САП України з ЄС, в якій зазначити порядок інкорпорування директив та норм ЄС, визначених в Додатку I проекту Угоди про САП між Україною та ЄС. До кожного з актів законодавства ЄС визначити відповідального, вид нормативно-правового акту та термін в який планується ухвалення.
3. МЗС, Мінінфраструктури та Державіаслужбі посилити проведення переговорів між Україною та окремими країнами-членами ЄС з метою підписання двосторонніх угод про лібералізацію повітряного простору шляхом залучення до переговорів незалежних експертів, представників громадянського суспільства України та держав-членів ЄС.
4. Державіаслужбі доопрацювати та прийняти авіаційні правила України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування а аеропортах» у відповідності до Директиви ЄС 96/67, що дозволить встановити чіткі, прозорі, належні та об'єктивні критерії доступу на конкурентних засадах суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

Додаток 1. Перелік сертифікатів виданих Україною, які будуть визнаватись державами-членами ЄС після повного впровадження Угоди про САП

Екіпаж повітряного судна

1. Свідоцтва пілотів (видача, підтримка, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування свідоцтв) (Регламенти (ЄС) № 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
2. Сертифікація осіб, відповідальних за проведення льотної підготовки або підготовки в умовах імітації польоту та за проведення оцінювання навичок пілотів (Регламенти (ЄС) № 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
3. Атестація членів екіпажу (видача, підтримка, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування атестацій членів екіпажу) (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
4. Свідоцтва про медичний стан пілотів (видача, підтримка, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування) (Регламенти (ЄС) № 216/2008, (EU) № 1178/2011), (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
5. Сертифікація екзаменаторів з авіаційної медицини, а також умов, згідно з якими загальні практикуючі лікарі можуть діяти в якості екзаменаторів з авіаційної медицини (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
6. Періодичне аеромедичне оцінювання членів екіпажу – кваліфікація осіб, відповідальних за проведення такого оцінювання (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
7. Умови видачі, підтримки, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування сертифікатів центрів льотної підготовки пілотів (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
8. Умови видачі, підтримки, внесення змін, обмеження дії, призупинення або скасування сертифікатів аеромедичних центрів, залучених до перевірки кваліфікації та аеромедичного оцінювання екіпажів цивільних повітряних суден (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).
9. Сертифікація навчальних приладів з імітації умов польоту та вимоги до організацій, що експлуатують та використовують такі прилади (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1178/2011, (EU) № 290/2012, які вносять зміни до Регламенту (EU) № 1178/2011).

Організація повітряного руху/Надання аеронавігаційних послуг

1. Сертифікати постачальників аеронавігаційних послуг (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток II Спеціальні вимоги щодо обслуговування повітряного руху).
2. Сертифікати для надання метеорологічних послуг (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток III Спеціальні вимоги щодо надання метеорологічних послуг).
3. Сертифікати для надання аеронавігаційних інформаційних послуг (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток IV Спеціальні вимоги щодо надання аеронавігаційних інформаційних послуг).
4. Сертифікати для надання послуг зв'язку, навігації або спостереження (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 1034/2011, (EU) № 1035/2011 Додаток V Спеціальні вимоги щодо надання послуг зв'язку, навігації або спостереження Свідоцтва диспетчерів повітряного руху (ATCO) та диспетчерів-стажерів (видача, призупинення та скасування) і пов'язані з ними рейтинги та індосаменти (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 805/2011).
5. Свідоцтва про медичний стан диспетчерів повітряного руху (Регламенти (ЄС) 216/2008, (EU) № 805/2011).
6. Сертифікати центрів підготовки диспетчерів повітряного руху (ATCO) (строк дії, поновлення, відновлення строку дії та використання) (Регламенти (EU) № 216/2008 та (EU) № 805/2011).

Додаток 2. Методологія дослідження

Завданнями дослідження проведеного ГО «Європа без бар'єрів» було визначити причини відкладення Угоди про САП, альтернативи вирішення головних проблем переговорного процесу та виробити рекомендації відповідним зацікавленим сторонам. Методологія дослідження передбачала проведення документального аналізу та експертного опитування.

Аналіз документів було використано для дослідження нормативно-правової бази поточного стану політики у сфері авіаперевезень та регулювання повітряного простору, переговорної документації стосовно укладання Угоди про САП, а також відповідей на офіційні запити. Проведення експертного опитування відбувалось у декілька етапів. Спочатку було ідентифіковано стейкхолдерів підписання Угоди за наступними групами зацікавлених сторін: органи державної влади України, міжнародні організації та уряди зарубіжних країн, бізнес-компанії, зокрема авіаперевізники, експерти, аналітичні центри та ЗМІ, які займаються питаннями транспортної політики. Після того було направлено офіційні запити до органів державної влади України, міжнародних організацій та представництв зарубіжних країн. Зі стейкхолдерами було проведено напівструктуровані особисті усні інтерв'ю за допомогою спеціально розробленого гайду. До іноземних респондентів було надіслано питання гайду у письмовому вигляді.

Всього протягом квітня-червня 2016 року було проведено інтерв'ю з 18-ма респондентами, що представляли керівні органи ЄС, посольства держав-членів ЄС, ВРУ, Мінінфраструктури, Державіаслужбу, Урядовий офіс з питань євроінтеграції, українські аеропорти та університети, а також українські та міжнародні консалтингові компанії, незалежні аналітичні центри, міжнародні фонди та ЗМІ. До того ж, було отримано офіційні змістовні відповіді від 8 органів державної влади України та інституцій ЄС: Генеральної дирекції з мобільності та транспорту Єврокомісії, Адміністрації Президента України, Комітету ВРУ у закордонних справах, Комітету ВРУ з питань транспорту, Міністерства інфраструктури, Державної авіаційної служби України, Урядового офісу з питань євроінтеграції та Антимонопольного комітету України.

Використані джерела

1. Brexit Secretary David Davis says UK «will quit the EU in December 2018». Evening Standard <http://www.standard.co.uk/news/politics/brexit-secretary-david-davis-we-will-quit-the-eu-in-december-2018-a3295716.html>
2. DG MOVE Mission Statements <http://ec.europa.eu/dgs/transport/doc/2015-10-12-move-mission-statement.pdf>
3. External Aviation Policy - A Common Aviation Area with the EU's neighbours. European Commission, Mobility and Transport http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/neighbourhood_en.htm
4. Mariano Rajoy: 'Gibraltar is an anachronism and the last colony' in Europe. The Telegraph <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/gibraltar/10335859/Mariano-Rajoy-Gibraltar-is-an-anachronism-and-the-last-colony-in-Europe.html>
5. Ministerial statement on gibraltar airport. Foro de dialogo sobre Gibraltar <https://dialogosdelforo.files.wordpress.com/2006/12/declaracionaeropuertofinalingles.pdf>
6. Rajoy logra para el PP una mayoría histórica con 186 diputados y el PSOE se hunde con 110. RTVE <http://www.rtve.es/noticias/20111120/rajoy-logra-historica-mayoria-absoluta-186-diputados-psoe-se-hunde-110/476868.shtml>
7. Single European Sky. European Parliament Think Tank. [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2015\)554173](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2015)554173) Gibraltar dispute delays EU airspace reform. EurActive <https://www.euractiv.com/section/transport/news/gibraltar-dispute-delays-eu-airspace-reform/>
8. Suspension of Gibraltar Airport from EU legislation would be illegal. HM Government of Gibraltar <https://www.gibraltar.gov.gi/new/sites/default/files/press/2015/Press%20Releases/152-2015.pdf>
9. Блажиевська Р.-М. О. Проблема Гібралтару в іспано-британських відносинах та шляхи її врегулювання. Львівський національний університет ім. І. Франка <http://fip.dp.ua/index.php/FIP/article/view/393/391>
10. Директива Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9711.pdf>
11. Коссе І. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про спільний авіаційний простір. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій <http://eu.prostir.ua/files/1322828931580/2811ukrfinal.pdf>
12. Крушинський В. Ю., Білий М.М. Роль ЄС у гібралтарському конфлікті після приєднання Іспанії до співтовариства. ІПіЕНД ім. І. Ф. Кураса НАН України <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/13028/29-Kroushinskiy.pdf?sequence=1>
13. Кузнецова М.В. Проблема Гібралтара в іспано-британських отношениях в начале XXI века http://old.mgimo.ru/files2/y12_2015/279141/diss_Kuznetsova.pdf
14. МАУ звернулася до Європейської Комісії з проханням прискорити підписання Угоди про Єдиний авіаційний простір. Офіційний сайт МАУ <http://www.flyuia.com/ua/about/ukraine-international-airlines/customer-relations/news/News.html?news=2393&category=3>
15. Мінінфраструктури сподівається підписати угоду про "відкрите небо" з ЄС до кінця року. Європейська правда <http://www.eurointegration.com.ua/news/2015/07/2/7035496/> Угоду про "відкрите небо" з ЄС може бути підписано в липні – міністр. Європейська правда <http://www.eurointegration.com.ua/news/2016/04/22/7048237/>
16. На парламентських виборах в Іспанії перемогла Народна партія. Українська правда <http://www.pravda.com.ua/news/2016/06/27/7112979/>
17. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.09.2010 №669 «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України» <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0844-10>
18. Національні нормативно правові акти за роками. Державна авіаційна служба України <http://avia.gov.ua/uploads/documents/10830.pdf>

19. Постанова Кабінету Міністрів України від 13 серпня 2014 р. № 346 Про Урядовий офіс з питань європейської інтеграції <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/346-2014-%D0%BF>
20. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 квітня 2016 р. № 296 Про визначення питань, що належать до компетенції Першого віце-прем'єр-міністра України та віце-прем'єр-міністрів України <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/296-2016-%D0%BF>
21. Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF>
22. Постанова Окружного Адміністративного суду міста Києва від 14.03.2011 № 2а-421/11/2670 <http://zakon5.rada.gov.ua/rada/show/v-421805-11>
23. Проект Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах». Державіаслужба <http://avia.gov.ua/uploads/documents/11069.pdf>
24. Режим «відкритого неба» в аеропорту «Львів»: похвалитися нема чим. Zik http://zik.ua/news/2016/01/28/rezhym_vidkrytogo_neba_v_aeroportu_lviv_pohvalytysya_nema_chym_666979
25. Рішення Ради Національної безпеки України від 20 липня 2015 року Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/n0013525-15/paran2#n2>
26. Розпорядження КМУ від 27 травня 2016 р. № 418-р «Про затвердження плану пріоритетних дій Уряду на 2016 рік» <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/418-2016-%D1%80>
27. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний Авіаційний Простір <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>
28. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_743
29. Указ Президента України від 18 вересня 1996 року № 841/96 Про заходи щодо вдосконалення координації діяльності органів виконавчої влади у сфері зовнішніх зносин <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/841/96>
30. Указ Президента України від 12 травня 2011 року № 581/2011 Про Положення про Міністерство інфраструктури України <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/581/2011>
31. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289
32. Щодо стану імплементації Угоди про асоціацію. Міністерство інфраструктури України <http://mtu.gov.ua/content/shchodo-stanu- implementacii-ugodi- pro-asociaciyu.html>

Контакти:

ГО «Європа без бар'єрів»
вул. Володимирська 42, офіс 21
тел.: +38 044 238-68-43
е.: office.europewb@gmail.com
europewb.org.ua

