

# ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

DOI: 10.18372/2307-9061.70.18497

УДК 341:346.7:347.8:629.73(045)

**Д. О. Беззубов,**

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7183-520>

**К. Р. Добкіна,**

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2627-8871>

**Є. М. Ключова,**

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4306-9959>

**О. Ю. Вітко,**

кандидат юридичних наук, доцент

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4323-2883>

## КОМЕРЦІЙНІ ПРАВА ЯК ОСНОВНА СКЛАДОВА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Національний авіаційний університет  
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна  
Державний університет інфраструктури та технологій,  
вул. Кирилівська, 9, 04071, Київ, Україна  
E-mails: [dbezzubov@ukr.net](mailto:dbezzubov@ukr.net), [dobkina@ukr.net](mailto:dobkina@ukr.net), [klyuyeva0711@ukr.net](mailto:klyuyeva0711@ukr.net)

*Метою статті є пошук шляхів вирішення проблем забезпечення комерційних прав авіаційних підприємств з позицій організаційно-правової та економічної складової діяльності підприємства, окреслення моделей забезпечення дотримання комерційних прав в діяльності авіаційних підприємств, розробка універсальної моделі забезпечення «свобод повітря» в діяльності авіаційних підприємств при перевезеннях вантажу. **Методи дослідження:** з метою досягнення наукової об'єктивності авторами використано комплекс методів дослідження, які застосовуються в сучасній правовій науці. В основу наукової статті покладено наукові методи та принципи, властиві як загальній теорії права, так і науці міжнародного права з притаманними їй специфічними особливостями. У роботі використані порівняльно-правовий та формально-юридичний методи дослідження. За допомогою формально-юридичного методу проводився аналіз текстів перших міжнародних конвенцій про цивільну авіацію, Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, Угоди про міжнародний повітряний транспорт та Угоди про транзит по міжнародних повітряних лініях 1944 року, нормативно-правових актів України. Цей метод застосовувався також при визначенні понять «доступ до ринку повітряних перевезень», «комерційні права» та в процесі дослідження позиції України щодо лібералізації міжнародних повітряних перевезень. Це пояснюється тим, що дослідження внутрішньої структури норм права, аналіз джерел права, систематизація та тлумачення нормативного правового матеріалу властиве формально-юридичному методу. У цілому, дослідження побудоване на принципі методологічного плюралізму, відповідно до якого при проведенні аналізу необхідно спиратися на цілий ряд наукових методів, а не віддавати виняткову перевагу*

одному з них. **Результати:** дослідження питання правових засад адміністрування проблеми комерційних прав є частиною дослідження проблем прикладної економічної науки, філософії права, господарського та міжнародного економічного права. Результати дослідження, викладені в даній науковій статті, дозволяють визначити подальші кроки розробки проблем розвитку юридичної науки та організаційної і правової складової забезпечення «свободи повітря» в діяльності підприємств авіаційної галузі. **Обговорення:** проблеми лібералізації повітряних перевезень є частиною досліджень в авіаційному та економічному праві; отримані наукові результати дозволяють стверджувати про наявність зв'язків між ступенем лібералізації та економічною ефективністю діяльності авіаційного підприємства.

**Ключові слова:** лібералізація; господарська діяльність; «свобода повітря»; авіаційні перевезення; комерційне право; авіаційне підприємство.

### **Постановка проблеми та її актуальність.**

Виконання міжнародних повітряних перевезень ґрунтується на повазі національного суверенітету, на основі якого надаються та регулюються державою права на перевезення. Проте на сучасному етапі діяльність у сфері міжнародного повітряного транспорту характеризується послабленням урядового контролю за здійсненням міжнародних повітряних перевезень та залученням іноземних авіаперевізників до здійснення перевезень через свою територію. Можна говорити про виникнення нової тенденції в регулюванні міжнародних повітряних перевезень, пов'язаної з лібералізаційним підходом стосовно надання доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень. Проявом цього є укладання двосторонніх та регіональних угод про повітряне сполучення, які містять лібералізаційні положення.

У той же час в українській науці міжнародного права поки що не існує загальноприйнятого терміну «лібералізація міжнародних повітряних перевезень» та його чіткого розуміння. Доцільність введення зазначеної дефініції у правовий обіг юристів-науковців та практиків є очевидною, оскільки в сучасних умовах правильне розуміння процесів лібералізації у сфері міжнародного повітряного транспорту та розробка комплексного правового підходу до вивчення даного питання є необхідними для підвищення конкурентної спроможності авіаперевізників при здійсненні міжнародних повітряних перевезень.

Дослідження даного питання набуває особливої актуальності в контексті спрямування зовнішньої політики України на інтеграцію до

Європейського Союзу, що викликає необхідність гармонізації українського законодавства з законодавством ЄС, у тому числі й у сфері повітряного транспорту.

У господарському праві проблема комерційних прав є актуальною з позиції забезпечення стійкості діяльності підприємств сфери авіаційних та змішаних перевезень. Всі міжнародні угоди в сфері повітряних перевезень спрямовані на створення сприятливих умов щодо діяльності підприємств-суб'єктів господарювання в галузі авіації.

У сучасних умовах для України важливим є визначення оптимальних правових форм та механізмів лібералізації доступу до ринку як міжнародних повітряних перевезень, у цілому, так і до ринку повітряних перевезень ЄС.

**Аналіз досліджень і публікацій з проблеми.** Питання комерційних прав у міжнародних повітряних перевезень, які вирішуються найчастіше через надання державами на основі взаємності повного обсягу комерційних «свобод повітря», досліджувалися у роботах вітчизняних науковців М.О. Раскалей (в аспекті ролі міжнародних угод для реалізації комерційних прав під час авіаперевезень), О. Григорова (в аспекті досвіду лібералізації міжнародних повітряних перевезень), В.В. Костицького (в аспекті правової природи комерційних прав у міжнародних повітряних перевезеннях та ролі міжнародних угод), Р.С. Шелудякова, А.В. Матвеевої, І.О. Геєць, А.А. Прокоп'євої (в аспекті комерційної діяльності на авіатранспорті), Н.Є. Полянської (в аспекті організації комерційної роботи на повітряному транспорті), Д.А. Бугайко (в аспекті підвищення комерційної

ефективності міжнародних авіарейсів), М. Саєнко (в аспекті розширення комерційних можливостей авіапідприємств на ринку авіап перевезень), А.М. Котенко (в аспекті комерційних операцій у міжнародних перевезеннях), Н.В. Жмур (в аспекті надання комерційних прав у міжнародних перевезеннях на основі міждержавних угод) та ін. Проте процес лібералізації господарської діяльності на авіатранспорті досить тривалий і потребує гнучких правил та домовленостей, а отже впровадження та вивчення нового досвіду, дослідження нових можливостей і використання для цього наявних міжнародних угод.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Лібералізація міжнародних повітряних перевезень – процес, що розпочався в галузі міжнародного повітряного транспорту у 70-х роках минулого століття, і означає зняття обмежень на здійснення міжнародних повітряних перевезень. Елементами лібералізації міжнародних повітряних перевезень є надання повного пакету комерційних прав, зняття обмежень на регулювання частоти, провізної ємності, маршрутних та експлуатаційних прав, мінімізація контролю з боку уряду за ціноутворенням, множинне призначення авіаперевізників, розширені критерії володіння авіакомпаніями та контролю за їх діяльністю.

У процесі лібералізації роль та режим надання доступу до ринку повітряних перевезень залишаються найважливішими елементами в угодах про повітряне сполучення між державами та посідають центральне місце при будь-якій суттєвій лібералізації. Наявність доступу до ринку повітряних перевезень має фундаментальне значення в авіаційних відносинах між державами, а також для успішної діяльності авіаперевізників [1, с. 67].

Під час лібералізації доступу до ринку повітряних перевезень держави стикаються з двома основними питаннями: 1) ступінь лібералізації, тобто наскільки відкритим має бути доступ до ринку, що надається; 2) підхід до лібералізації, тобто яким шляхом (національним, двостороннім, регіональним чи універсальним) та якими темпами необхідно здійснювати лібералізацію.

Лібералізація доступу до ринку повітряних перевезень здійснюється за рахунок зняття обмежень між сторонами стосовно маршрутних, експлуатаційних та комерційних прав [2, с. 245]. Зауважимо, комерційні права відіграють головну роль при наданні доступу до ринку повітряних перевезень, що впливає з природи цих прав, як буде доведено нижче.

Отже, лібералізація міжнародних повітряних перевезень відбувається, головним чином, за рахунок зняття обмежень при наданні комерційних прав, які є її головною складовою. Тому для розуміння сучасних процесів, які відбуваються у міжнародному повітряному праві, причин, що викликали їх появу, та механізмів регулювання, необхідно чітко уявляти природу комерційних прав, їх зміст та категорії, на які вони поділяються. У даному дослідженні автори головну увагу зосереджують саме на комерційних правах та їхньому впливі на лібералізацію міжнародних повітряних перевезень як виду господарської діяльності підприємств.

Комерційні права – це дозвіл іноземному авіапідприємству, який одна держава надає іншій на здійснення комерційної діяльності у своєму повітряному просторі, тобто дозвіл на здійснення повітряного перевезення пасажирів, вантажу та пошти. Зміст комерційних прав складає виконання повітряних перевезень між пунктами, розташованими на територіях різних країн, а також у межах однієї держави [3, с. 124]. Умовами використання комерційних прав є допустимі обсяги перевезень (частота руху, надані ємності). Найчастіше за все конкретний зміст комерційних прав та умови їх використання формулюються в додатках до угоди чи в спеціальних протоколах, що становлять його невід'ємну частину та час від часу переглядаються і уточнюються.

Право на здійснення перевезення оформлюється у вигляді погодженого технічного чи географічного опису або об'єднання таких описів, у яких зазначається, хто чи що може перевозитися на дозволеному повітряному судні на встановленому маршруті або його частині [2, с. 45].

Комерційні права поділяють на умовні категорії, які отримали назву «свободи повітря». Перша «свобода повітря», згідно зі статтею 1

розділу 1 Угоди про транзит по міжнародних повітряних лініях 1944 року, – це «право чи привілей щодо регулярного міжнародного повітряного сполучення, яке надається однією державою іншій державі чи державам і полягає у здійсненні прольоту через її територію без посадки» [4]. Видається, що така «свобода повітря» забезпечує лише проліт територією держави без посадки і не передбачає ніяких прав на здійснення перевезень. Водночас вона дозволяє виконувати перевезення у треті країни за умови існуючих домовленостей з ними. Отже, зазначена «свобода» як самостійна має допоміжний характер. Тому окремо взята, не підкріплена угодами з третіми країнами, що передбачають здійснення перевезень, не має великого значення [3].

Друга «свобода повітря» відповідно до статті 1 розділу 1 Угоди, – це «право чи привілей щодо регулярного міжнародного повітряного сполучення, яке надається однією державою іншій державі чи державам, здійснювати посадку на своїй території з некомерційними цілями» [4]. Це, як правило, заправка повітряного судна паливом, проведення непередбачуваного необхідного ремонту чи здійснення аварійної посадки. Така посадка може здійснюватися в деяких випадках на виконання вимоги держави до входу в національний повітряний простір перед продовженням польоту в пункт перевезення в цій державі. Термін «посадка з некомерційними цілями» за змістом статті 96 Чиказької конвенції означає «посадку з будь-якою метою, іншою, ніж прийняття на борт або вивантаження пасажирів, вантажу чи пошти», незалежно від того, перевозяться пасажирів, вантаж або пошта за винагороду чи ні [5]. Не варто розглядати таку посадку як комерційну внаслідок тимчасового вивантаження транзитних пасажирів, вантажу або пошти, якщо посадку необхідно здійснити через технічні умови чи для зручності виконання польоту. Ця «свобода», як і перша, не містить жодних прав на здійснення перевезення і теж має допоміжний характер, забезпечуючи виконання перевезень у треті країни. Зауважимо, що в Угоді про транзит обумовлено тільки посадку з некомерційними цілями, але не передбачено проліт територією, оскільки мається

на увазі, що зазначена Угода застосовується в цілому, тобто її учасники надають один одному і першу «свободу» – проліт території, і другу – посадку з некомерційними цілями на цій території.

На практиці ж при укладанні двосторонніх угод вищезазначені дві «свободи» набули самостійного значення та можуть бути надані окремо: чи лише проліт територією без посадки (перша «свобода»), чи проліт територією з некомерційною посадкою в певному пункті (пунктах). Можливі випадки, коли перша «свобода» надається для польотів в одні країни (пункти в них), а друга – для польотів в інші країни (пункти в них). Нарешті, ці свободи можуть надаватися одночасно. Використання зазначених «свобод» може обмежуватися певною кількістю рейсів та може здійснюватися у напрямку певних, обумовлених в угоді, країн чи географічних районів. Перші дві «свободи повітря» вважаються технічними. До лютого 2003 року 119 держав підписали Угоду про транзит, зокрема 17 з них приєдналися впродовж останніх п'яти років [6, р. 2].

Третя «свобода повітря» згідно зі статтею 1 розділу 1 Угоди про міжнародний повітряний транспорт – це право чи привілей у міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, на висадку пасажирів, вивантажування пошти та вантажу, які були прийняті на території держави-реєстрації літака [7].

Четвертою «свободою повітря» є право чи привілей у міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, приймати на борт на території першої держави пасажирів, пошту та вантаж, що прямують у державу-реєстрації авіаперевізника [7].

Третя та четверта «свободи», як правило, окремо не надаються. До того ж ці права можуть бути застосовані лише до таких перевезень, які здійснюються за раціональними прямими маршрутами «у» чи «з» держави, чію національність має повітряне судно. Тобто, ці «свободи» не застосовуються до складних комбінованих обхідних маршрутів. З аналізу визначення даних «свобод» в Угоді про міжнародний повітряний транспорт випливає, що вони охоплюють перевезення з пунктом відправлення чи призна-

чення у конкретних країнах. Але на практиці «свободи» розуміються і сприймаються як право перевізника виконувати перевезення між конкретними країнами з можливістю вильоту з одних країн та закінченням в інших. Виконання цих «свобод», як правило, обмежується обсягом, встановленням визначеної частоти (наприклад, не більше трьох разів на тиждень), дозволом використовувати лише певні типи повітряних суден чи літаки однакової вантажопідйомності [8]. Такі обмеження встановлюються в самій угоді про повітряне сполучення. Як правило, це вирішується в документі, що є її невід'ємною частиною (протокол, відомчий дозвіл на виконання польотів та ін.). Іноді трапляються обмеження кількості місць, які можуть бути надані на рейс чи протягом певного проміжку часу при використанні «свобод повітря».

П'ята «свобода повітря» – це право чи привілей у міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, вивантажувати або приймати на борт на території першої держави пасажирів, пошту та вантаж, що прямує із третьою країною чи до неї. Права п'ятої «свободи повітря» (стосовно «будь-яких третіх країн») надаються дуже рідко. Зазвичай оговорюються конкретні треті країни, пункти в них, рідше – географічні регіони. Визначаються обсяги перевезень (частота польотів, типи повітряних суден). Іноді прийнято розрізняти п'яту «свободу» між пунктами в країні-партнері за угодою та проміжними пунктами на маршруті польотів до цієї країни та п'яту «свободу» між пунктами в країні-партнері за угодою і пунктами за її межами. Такий поділ є виправданим лише стосовно отримання прав на виконання відповідних польотів (з проміжними посадками на маршруті чи в пункти за межами цієї країни), але несуттєвим з огляду на обсяги наданих прав на перевезення [9]. Адже права не залежать від того, чи знаходиться відповідна третя країна, стосовно якої такі права надані, на маршруті польотів, чи за межами країни-партнера за угодою.

Як правило, п'ята «свобода» використовується в скороченому варіанті («стоп-овер»), що означає право перевезення пасажирів із зупинкою в пункті, який розташований на

маршруті польоту, з правом подальшого перевезення пасажирів до пункту призначення в третій країні. Відмінність «стоп-оверу» від повної п'ятої «свободи» полягає в неможливості перевозити з країни-учасниці угоди в третю країну, чи навпаки, пасажирів, для яких пункт в країні-учасниці угоди є пунктом відправлення чи призначення. Можна перевозити лише пасажирів, який здійснює зупинку у цьому пункті, та, як наслідок, залучений до перевезення в іншій країні. Розрізняють два види такого перевезення: «стоп-овер на маршруті» та «стоп-овер поза маршрутом».

Стоп-овер на маршруті – це право авіапідприємства перевозити пасажирів із зупинкою в пункті проміжної посадки, де цьому авіапідприємству надане таке право. Згідно з пунктом 1 «в» Акту про заснування Міжнародної асоціації повітряного транспорту (далі – IATA) від 18 грудня 1945 року до авіапідприємств відносяться: корпоративні та некорпоративні підприємства, компанії, фірми, співтовариства, товариства та асоціації, які здійснюють чи будуть здійснювати відкриті для загального користування регулярні повітряні сполучення, маючи на це відповідні повноваження, з метою перевезення пасажирів, пошти та вантажу [9]. Зупинка згідно стоп-оверу на маршруті може передбачатися на невизначений термін, але не більше одного року, впродовж якого зберігається термін дії квитка. Після зупинки перевезення може продовжуватися тим самим перевізником до кінцевого пункту. Квиток на таке перевезення повинен оформлюватися завчасно до вильоту з пункту відправлення.

Наприклад, авіакомпанія Pan-American, маючи право стоп-овера у Лондоні, здійснить перевезення пасажирів до Лондона, де той зупиниться на кілька днів, після чого літаком Pan-American він може продовжити політ до кінцевого пункту своєї поїздки. Але на перевезення пасажирів, для яких Лондон є пунктом призначення чи відправлення, Pan-American не має права, оскільки це вже право п'ятої «свободи повітря», а не стоп-овер.

Стоп-овер поза маршрутом відрізняється від стоп-овера на маршруті тим, що перевезення пасажирів до пункту, для якого таке право нада-

но, та з цього пункту може здійснюватися різними перевізниками, а не одним й тим самим, як при стоп-овері на маршруті [9].

Наприклад, SAS має право стоп-овера поза маршрутом у Франкфурті при польотах до Барселони із застереженням, що доставка таких пасажирів у Франкфурт має здійснюватися німецьким авіапідприємством. Не утворюючи самостійної «свободи повітря», право стоп-овера дає у той же час певні переваги перевізнику. Це право використовується при перевезеннях туристів, для яких така зупинка дозволяє відвідати ще одну країну. Оскільки п'ята «свобода повітря» включає в себе більш широкі права, ніж стоп-овер, авіапідприємства, що користуються такою «свободою», можуть здійснювати перевезення будь-яким стоп-овером, не отримуючи на це спеціального дозволу.

Встановлення третьої, четвертої та п'ятої «свобод повітря», що відрізняються між собою національними пунктами відправлення та призначення, а не однією «свободою» для взяття на борт чи вивантаження під час здійснення міжнародних повітряних перевезень на території будь-якої держави, що підписалася, викликало відповідну розробку концепції «володіння» парою держав (та їх авіакомпаніями) правом взяття на борт, перевезення територією однієї держави та вивантаження на території іншої. Ця концепція була підсилена Бермудськими принципами 1946 року шляхом встановлення верховенства та права основного «володіння» кожною парою держав по відношенню до таких перевезень і була обґрунтована для поширення на перевезення пасажирів, вантажу та пошти, що беруться на борт чи вивантажуються на територіях третіх країн [2, р. 4.1].

Часто при визначенні виду «свободи» по відношенню до конкретних перевезень чи частини перевезень виникають труднощі. Деякі держави визначають види перевезень за їх фактичним пунктом призначення та відправлення. Тобто пункт відправлення та призначення визначається відповідно до квитка чи авіавантажної накладної, де пунктом відправлення є перший пункт, згаданий у транспортному документі, а пунктом призначення – останній пункт при перевезенні

чи пункт, що знаходиться на найбільшій відстані від пункту відправлення при перевезенні туди й назад (кругосвітня подорож). Інші держави визначають тип «свободи» відповідно до пунктів відправлення та призначення на польотному купоні чи ділянці рейсу, тобто пунктом відправлення є будь-який пункт посадки (першої чи на маршруті), де відбувається прийняття на борт повітряного судна, що здійснює рейс, а пунктом призначення є перший відповідний пункт, де відбувається вивантаження. Незалежно від того, де почалося перевезення і де закінчиться це перевезення в кінцевому результаті згідно квитка чи авіавантажної накладної [2, р. 4]. Третю, четверту та п'яту «свободи повітря» економічного характеру прийнято ще називати «свободами» комерційної діяльності авіапідприємств.

Під так званою шостою «свободою повітря» (Міжнародна організація цивільної авіації (далі – ІКАО) характеризує всі «свободи» за межами п'ятої як «так звані», тому що тільки перші п'ять «свобод» закріплені в діючих конвенціях та офіційно визнані у міжнародному договорі) розуміється право чи привілей у міжнародних регулярних повітряних сполученнях здійснювати перевезення між двома іншими державами через країну-реєстрації перевізника [10, с. 129]. Ця «свобода повітря», на відміну від перших п'яти «свобод», не входить в Угоду про міжнародний повітряний транспорт [11; 23].

**Висновки.** Комерційні права або «свободи» дозволяють лібералізувати господарську діяльність міжнародних авіаперевізників, урізноманітнити зміст та обсяг послуг з перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти, сприяють відкритій і прозорій конкуренції як на регіональних ринках, так і на міжнародному ринку повітряних перевезень. Обсяг і «гнучкість» змісту комерційних прав у міжнародних повітряних перевезеннях, певні обмеження обумовлюються міждержавними угодами.

(продовження у наступному номері)

#### *Література*

1. ICAO. Doc. ATConf/5-WP/8. 17.09.2002. URL: [https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5\\_wp008\\_sp.pdf](https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp008_sp.pdf).

2. ICAO. Doc. 9626. URL: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626\\_en.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf).

3. Abeyratne Ruwantissa Competition and liberalization in air transport. World competition. 2001. vol. 24. P. 607-637.

4. ICAO. Doc. 7300. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_1ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf).

5. ICAO. Doc. 7500. 1944. URL: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/423015/8.\\_AcuerdoRelativoAlTransitoDeLosServiciosAereosInternacionales\\_CHI7dic1944\\_Doc7500.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/423015/8._AcuerdoRelativoAlTransitoDeLosServiciosAereosInternacionales_CHI7dic1944_Doc7500.pdf).

6. ICAO. Doc. ATConf/5-WP/21. 03.03.2003. URL: [https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5\\_wp021\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp021_en.pdf).

7. United Nations Treaty Series, vol. 171. 1953. № 502.

8. Ryan Alan As the airline industry evolves to a network industry, how should competition policy adapt? *Journal of network industries*. 2000. P. 157-183.

9. Schubert Francis P. Creation of a single European sky: the shrinking concept of sovereignty. *Annals of air and space law*. 2000. vol. XXV. P. 239-259.

10. Antwerpen N. The single European sky. *Air and space law*. 2002. vol. XXVII, № 2. P. 90-134.

11. Жмур Н.В. Правове регулювання комерційних прав у міжнародному повітряному праві. *Юридичний вісник*. 2016. № 1. С. 19-25.

### References

1. ICAO. Doc. ATConf/5-WP/8. 17.09.2002. URL: [https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5\\_wp008\\_sp.pdf](https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp008_sp.pdf).

2. ICAO. Doc. 9626. URL: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626\\_en.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf).

3. Abeyratne Ruwantissa Competition and liberalization in air transport. World competition. 2001. vol. 24. P. 607-637.

4. ICAO. Doc. 7300. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_1ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf).

5. ICAO. Doc. 7500. 1944. URL: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/423015/8.\\_AcuerdoRelativoAlTransitoDeLosServiciosAereosInternacionales\\_CHI7dic1944\\_Doc7500.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/423015/8._AcuerdoRelativoAlTransitoDeLosServiciosAereosInternacionales_CHI7dic1944_Doc7500.pdf).

6. ICAO. Doc. ATConf/5-WP/21. 03.03.2003. URL: [https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5\\_wp021\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp021_en.pdf).

7. United Nations Treaty Series, vol. 171. 1953. № 502.

8. Ryan Alan As the airline industry evolves to a network industry, how should competition policy adapt? *Journal of network industries*. 2000. R. 157-183.

9. Schubert Francis P. Creation of a single European sky: the shrinking concept of sovereignty. *Annals of air and space law*. 2000. vol. XXV. R. 239-259.

10. Antwerpen N. The single European sky. *Air and space law*. 2002. vol. XXVII, № 2. P. 90-134.

11. Zhmur N.V. Pravove rehulivannia komertsiiinykh prav u mizhnarodnomu povitriano-mu pravi. *Yurydychnyi visnyk*. 2016. № 1. S. 19-25.

Dmytro Bezzubov, Kateryna Dobkina, Yevgeniya Klyuyeva, Olexander Vitko

## COMMERCIAL RIGHTS AS A MAIN COMPONENT LIBERALIZATION OF ECONOMIC ACTIVITIES IN THE INDUSTRY AIR TRANSPORT

National Aviation University  
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine  
State University of Infrastructure and Technologies,  
str. Kyrylivska, 9, 04071, Kyiv, Ukraine  
E-mails: dbezzubov@ukr.net, dobkina@ukr.net, klyuyeva0711@ukr.net

*The purpose of the article is to analyze the problems of ensuring the commercial rights of aviation enterprises from the standpoint of the organizational, legal and economic component of the enterprise, to outline models for ensuring compliance with commercial rights in the activities of aviation enterprises, to develop a universal model for ensuring "freedom of air" in the activities of aviation enterprises during cargo transportation. **Research methods:** in order to achieve scientific objectivity, the authors used a set of research methods that are used in modern legal science. The basis of the scientific article is scientific methods and principles inherent in both the general theory of law and the science of international law with its specific features. Comparative legal and formal legal research methods are used in the work. With the help of the formal legal method, the analysis of the texts of the first international conventions on civil aviation, the Chicago Convention on Civil Aviation of 1944, the Agreement on International Air Transport and the Agreement on Transit on International Air Lines of 1944, normative legal acts of Ukraine was carried out. This method was also used when defining the concepts of "access to the air transport market", "commercial rights" and in the process of researching Ukraine's position on the liberalization of international air transport. This is explained by the fact that the study of the internal structure of legal norms, analysis of sources of law, systematization and interpretation of normative legal material is characteristic of the formal legal method. In general, the research is based on the principle of methodological pluralism, according to which the analysis must rely on a number of scientific methods, and not give exclusive preference to one of them. **Results:** the study of the issue of the legal foundations of the administration of the problem of commercial rights is part of the study of the problems of applied economic science, philosophy of law, economic and international economic law. The results of the research presented in this scientific article make it possible to determine the next steps in developing the problems of the development of legal science and the organizational and legal component of ensuring "freedom of the air" in the activities of aviation enterprises. **Discussion:** problems of liberalization of air transport are part of studies in aviation and economic law; the obtained scientific results allow us to assert the existence of connections between the degree of liberalization and the economic efficiency of the aviation enterprise.*

***Key words:** liberalization; economic activity; "freedom of the air"; air transportation; commercial law; aviation enterprise.*

Стаття надійшла до редакції 19.03.2024