

ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

DOI:

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, 03680, Київ, Україна

Державний університет інфраструктури та технологій

вулиця Кирилівська, 9, 04071, Київ, Україна

E-mails: dbezzubov@ukr.net, dobkina@ukr.net, klyuyeva0711@ukr.net

(продовження, початок статті у номері 1 за 2024 рік)

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:** в основу наукової статті покладено наукові методи та принципи, властиві як загальній теорії права, так і науці міжнародного права з притаманними їй специфічними особливостями. Зокрема, використані порівняльно-правовий, логіко-юридичний та формально-юридичний методи дослідження. **Результати:** сформовано прикладні засади господарської діяльності авіаперевізників з позицій норм міжнародного повітряного права. Окреслено шляхи лібералізації доступу до ринку авіаперевезень та забезпечення економічної доцільності діяльності авіаперевізників. Проаналізовано міжнародні нормативні акти щодо проблем правового забезпечення «свободи повітря» з позиції повітряних перевезень. Стверджується наявність зв'язку між ступенем лібералізації та економічною ефективністю діяльності авіаційного підприємства. **Обговорення:** Чиказька конвенція та документи ІКАО встановлюють правила і процедури використання «свободи повітря» в комерційних авіаційних перевезеннях. Правове забезпечення комерційних прав на свободи перевезень авіаційним транспортом не обмежується

нормами міжнародного права, а здійснюється також на рівні рішень компетентних органів держав та шляхом укладення двосторонніх чи регіональних угод. Склалася неоднозначна практика застосування норм ІКАО щодо комерційного використання повітряних перевезень за правилами «свободи повітря».

Ключові слова: лібералізація; «свобода повітря»; повітряні перевезення; комерційні права; авіапідприємства.

Постановка проблеми та її актуальність.

Сучасна тенденція в регулюванні міжнародних повітряних перевезень, пов'язана з лібералізаційним підходом стосовно надання доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень, спонукає до укладання двосторонніх та регіональних угод про повітряне сполучення, які містять лібералізаційні положення. 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. Різні аспекти комерційних прав у міжнародних повітряних перевезеннях досліджувалися у працях М.О.Раскалей, О.Григорова, В.В.Костицького, Р.С.Шелудякова, А.В.Матвеевої, І.О.Геєць, А.А.Прокоп'євої, Н.Є.Полянської, Д.А.Бугайко, М.Саєнко, А.М.Котенко, Н.В.Жмур та ін. Проте потребує подальшої розробки проблема лібералізації господарської діяльності на авіатранспорті та впровадження позитивного нового досвіду, використання нових можливостей.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Виникнення шостої «свободи повітря» пов'язано із зростанням обсягів перевезень та маршрутів. Можливості авіакомпаній щодо залучення різних видів перевезень між двома іноземними країнами через їх держави-реєстрації також розширювалися. З урахуванням подальшого закріплення концепції так званого національного «володіння» перевезеннями, яке впливає з двостороннього процесу обміну правами на доступ до ринку, визначення «вільної» класифікації перевезень через так званий «вітчизняний міст» (здійснення перевезень через територію держави-реєстрації повітряного судна) стало неминучим. Замість визнання того, що такі перевезення між двома іноземними

державами є похідними перевезеннями за п'ятою «свободою», на яку вони можуть не мати права, держави, авіакомпанії яких отримали переваги від таких перевезень через «вітчизняний міст», розробили концепцію нової «свободи», так званої шостої «свободи повітря». Автори цієї нової концепції дотримувалися думки, що така «свобода» є комбінацією четвертої та третьої «свобод» [1, р. 4.1-14]. У відповідності з таким визначенням, перевезення, що стартують у другій державі, здійснюються за четвертою «свободою» до держави-перевізника, а потім за третьою «свободою» – до держави кінцевого пункту призначення. При такому підході на підставі цього визначення перевезення є «основними» для перевізника, який здійснює перевезення через «вітчизняний міст», на кожному проміжку маршруту.

Відповідно, друга та третя держави-учасниці, в тій мірі, в якій це стосується можливості залучення «своїх» законних перевезень (та оскільки їх власні авіаперевізники мають обмежені можливості чи зовсім їх не мають щодо залучення перевезень, які здійснюються через «вітчизняний міст», на інших ринках), мають законне право стверджувати, що так звана шоста «свобода повітря» є нічим іншим, як п'ятою «свободою», та що такі перевезення можуть у кращому випадку мати лише «похідне» підґрунтя для провізної ємності, що надається перевізником, який здійснює перевезення через «вітчизняний міст» [1, р. 4.1-14]. Незважаючи на такі зауваження, перевезення через «вітчизняний міст» за шостою «свободою» продовжують приваблювати перевізників, але за наявності у них принаймні двох факторів: територія його країни за своїм географічним положенням дозволяє це здійснювати та відповідні потоки перевезень містять певні характеристики.

Перший фактор для здійснення шостої «свободи» через «вітчизняний міст» є географічним

та відіграє основну роль, оскільки лише ті держави, що мають зручне розташування на достатньо прямих маршрутах між іншими державами, в яких починається чи закінчується значний обсяг перевезень, мають можливість виступати в якості «вітчизняного моста» [1, р. 4.1-15].

Наприклад, авіакомпанії, що базуються в південній частині Африки, південній частині Америки та Австралії, фактично не мають можливостей за шостою «свободою», тому що не можуть брати на борт чи вивантажувати поза своєю територією. Перевізники, що розташовані у північно-східній Азії, можуть залучати потоки перевезень з Північної Америки – Східної/Південно-Східної Азії на підставі «вітчизняного моста». Перевізники, що базуються на Близькому Сході, мають можливість залучати перевезення з Європи – Південної-Південно-Східної Азії та Австралії. Перевізники, що розташовані у Північній Америці, мають найкращі можливості щодо залучення обмеженого обсягу перевезень з Азії/Південної Америки та деякої частини Європи – Латинської Америки. Перевізники, що базуються у Західній Європі, мають найкращі можливості доступу до більшої частини потоків перевезень через «мости», тобто з Африки у Північну Америку та навпаки; з Південної Азії/Близького Сходу у Північну/Південну Америку та навпаки; зі Східної Європи у Північну/Південну Америку та навпаки; із Західної Європи в іншу частину світу та навпаки [1, р. 4.1-15].

Географічне місцезнаходження національних баз перевізників також відіграє важливу роль у використанні можливостей щодо залучення міжрегіональних перевезень через «вітчизняний міст».

Наприклад, перевізник, що базується у центрі чи біля центру Західної Європи, має можливість щодо залучення перевезень з району Балтійського моря у район Середземного моря; перевізник, що розташований у Північній Америці, має можливість щодо залучення перевезень, пов'язаних із північним кліматом, тобто в сонячні пункти призначення у Мексиці/Центральній Америці/Карибському басейні.

Другим фактором є обсяг перевезень чи провізна ємність (кількість пасажирів та/або ванта-

жу, які конкретне національне авіапідприємство може перевезти конкретною міжнародною повітряною лінією протягом визначеного проміжку часу) на проміжках маршруту по обидві сторони держави, що є «вітчизняним мостом», які пов'язані з розмірами та дієздатністю проміжків прямого маршруту між другою та третьою державами [1, р. 4.1-16].

Так звана сьома «свобода повітря» – право чи привілей під час міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, здійснювати перевезення між територією держави, яка надала таке право, та територією третьої країни без будь-якої вимоги про включення в таке перевезення якого-небудь пункту на території приймаючої держави [10]. Тобто для даного виду обслуговування немає необхідності бути пов'язаним чи бути продовженням будь-якого обслуговування з держави реєстрації перевізника чи в цю країну.

Під так званою восьмою «свободою повітря» розуміється право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних перевезеннях здійснювати каботажні перевезення між двома пунктами на території держави, що надала таке право, за маршрутом, який починається чи закінчується на території держави реєстрації іноземного перевізника, чи (у зв'язку з сьомою «свободою повітря») за територією держави, що надала таке право [1, р. 4.1-12]. Відома також як «послідовний каботаж».

Так звана дев'ята «свобода повітря» – це право чи привілей здійснення каботажних перевезень державою, що надала таке право, за маршрутом, який повністю проходить територією держави, що надала таке право [1, р. 4.1-12]. Відома як «автономний каботаж».

Правом на каботаж є право чи привілей, що надається іноземній державі чи іноземному перевізнику, здійснювати заборонені в інших випадках каботажні перевезення. Дрібний каботаж включає перевезення між двома аеропортами, що знаходяться на території однієї держави. Великий (значний) каботаж включає перевезення між державою та її несуміжною територією. Слід зазначити, що терміни «каботаж» чи «каботажні перевезення», що використовуються при визначенні «свобод по-

вітря», походять з морської термінології про заборону каботажного плавання іноземних перевізників та заборону перевезень, які можуть вважатися аналогічними внутрішнім перевезенням, тобто перевезенням, що здійснюються за єдиним транспортним документом (квитком чи вантажною накладною), де не передбачаються пункти відправлення, стоп-овери чи пункти призначення, які знаходяться поза територією держави.

У Чиказькій конвенції право каботажу обмежується змістом статті 7 частини 2. Так, учасники конвенції зобов'язалися «не вступати в будь-які угоди, що спеціально надають привілей такого роду на винятковій основі будь-якій іншій державі чи авіакомпанії, та не отримувати таких привілеїв на винятковій основі від іншої держави» [2]. Тобто, якщо дозвіл на каботажні перевезення буде наданий хоча б одній державі, будь-яка інша держава, що є членом ІКАО, має право претендувати на отримання такого ж права, посилаючись на статтю 7 Чиказької конвенції.

Проте іноді держави укладають угоди, що порушують норми статті 7 Чиказької конвенції. Так, Швеція, після прийняття конвенції, уклала угоду з Ефіопією, згідно з якою шведській авіакомпанії надавалися не лише п'ять «свобод повітря», а й право на каботажні перевезення пасажирів, багажу та вантажу між окремими пунктами Ефіопії. Це положення було вочевидь дискримінаційним по відношенню до інших держав та суперечило статті 7 Чиказької конвенції, тому що останні не мали права експлуатувати внутрішній ринок Ефіопії. Однак угода так і не вступила в силу.

Що стосується набуття комерційних прав, то звичайний випадок їх отримання – це обмін ними, коли за надані комерційні права одній стороні, вона надає партнеру аналогічні щодо значимості та економічних показників права. Рівна кількість пунктів для здійснення завантаження та вивантаження, якщо вони не рівнозначні за економічним ефектом, питання не вирішує. За нерівнозначності пунктів сторони компенсують це наданням якихось додаткових прав. Це може бути, наприклад, право стоп-оверу чи обмеження частоти польотів однієї із

сторін, що здійснюється для збалансування ефекту від використання наданих прав. Такий обмін правами типовий для випадків, коли авіапідприємства обох держав, що домовляються, виконують польоти по договірних лініях та використовують надані комерційні права на практиці.

У тих випадках, коли одна зі сторін з певних причин не виконує польоти по договірних лініях, можливе надання за комерційні права, що цілком реально використовуються, «символічних» прав, якими друга сторона не користується, і вони лише формально урівноважують права, отримані першою стороною.

Також існують випадки, коли авіапідприємства, які не володіють достатнім парком літаків, продають комерційні права або шляхом отримання компенсації через угоди про створення спільного фонду прибутків від експлуатації договірної лінії та розподіл такого фонду між авіакомпаніями-партнерами, або безпосередньо обговорюючи розмір грошової винагороди за переданих авіаперевізникам пасажирів (такі домовленості оформлюються відомствами цивільної авіації чи ними затверджуються) [3].

Ставлення до надання комерційних «свобод повітря» з боку різних регіональних повітряних організацій є різним. Наприклад, Африканська комісія цивільної авіації (АКЦА) підкреслює інтеграцію африканських авіакомпаній шляхом злиття, спільної експлуатації, консорціумів; вільного обміну правами серед груп держав АКЦА; спільної зовнішньої політики. Це підтверджується наступними документами, прийнятими в рамках цієї організації: Лагоський план заходів 1980 року; заява щодо спільної політики 1980 року; Мбабанська декларація щодо повітряного транспорту Африки 1984; декларація Ямусукро 1988 року, яка була змінена Народою міністрів африканських держав у вересні 1994. АКЦА віддає перевагу поступовому переходу до лібералізації [4, р. А 4-1].

При обміні правами з державами-не членами АКЦА необхідно включати першу та другу «свободи», за винятком тих випадків, коли це не відповідає загальній політиці Африканської комісії та Організації Африканської Єдності [5].

Третя та четверта «свободи» надаються на основі взаємності, при цьому ємність адаптується у відповідності до попиту [5]. При наданні п'ятої «свободи» перевага надається авіакомпаніям АКЦА. Від інших вимагається надання взаємності чи компенсація [5], що закріплено у Ямусукрській декларації 1988 року. Що стосується шостої «свободи», то держави повинні вживати відповідних заходів та сприяти розширенню співробітництва авіакомпаній з метою попередження несанкціонованих перевезень на підставі шостої «свободи» неафриканськими авіакомпаніями [5]. У межах АКЦА також зроблено два типових тексти двосторонніх угод: один для членів АКЦА, куди входять ліберальні комерційні права; інший для держав-не членів, в якому передбачене попереднє визначення ємності.

Що стосується Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), то у 1985 році резолюцією ЕСАС/12, резолюцією А та додатком 9 було заявлено, що політика міжєвропейського транспорту має базуватися на «... доступі до ринку при знищенні будь-яких руйнуючих заходів». Перша та друга «свободи» включені в стандартні положення для двосторонніх угод [6]. П'ята «свобода» надається авіакомпаніям ЄКЦА на європейських маршрутах, де вже існують третя та четверта «свободи», але за умови дотримання деяких обмежень стосовно аеропортів та ємності [7].

Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКЦА) стосовно поступової лібералізації повітряних перевезень у регіоні визнає необхідність забезпечення адаптації та ефективної участі держав-членів та їх авіакомпаній в діяльності міжнародного повітряного транспорту. Також ЛАКЦА вважає, що механізм двосторонніх угод досі є адекватним та гнучким механізмом забезпечення реальної та ефективної участі держави. Що стосується надання «свобод», то перша та друга повинні надаватися на основі взаємності. Що стосується п'ятої «свободи», то стосовно регіональних перевізників застосовуються більш ліберальні принципи рівності та реальної і ефективної взаємності [8].

Варто зазначити, що в межах ІКАО намагаються створити преференційні заходи для країн, що розвиваються. Поки що вони носять лише ілюстративний характер, і не мають обов'язкової юридичної сили, але їх розробка вказує на необхідність врегулювання надання прав між економічно розвиненими країнами та країнами, що розвиваються, які мають зовсім інші можливості.

Наприклад, у двосторонніх відносинах при здійсненні міжнародних повітряних перевезень за участю розвинутої країни та тієї, що розвивається, доступ до ринку може бути лібералізований на асиметричній основі на користь партнера з країни, що розвивається (бодай на початковій стадії поетапного введення розширеного доступу до ринку), з метою, наприклад, надання авіаперевізнику з країни, що розвивається, права обслуговувати більшу кількість міст. Такі заходи нададуть авіаперевізнику-бенефіціарію переваги, необхідні для встановлення життєздатної присутності на ринку, та будуть сприяти розвитку ринку. Прикладом існування такого механізму слугує угода 1980 року між Китаєм та Сполученими Штатами в сфері повітряного транспорту, згідно з якою друга, призначена США, авіакомпанія починає виконувати перевезення через два роки після початку діяльності перших призначених перевізників [9, р. А3-1].

Надання комерційних прав за п'ятою «свободою» на маршруті, що становить інтерес для перевізника, які держава, що їх надає, за звичайних умов не надала б третій стороні з країн, що розвиваються. Надання такому перевізнику можливості виконувати перевезення в односторонньому порядку на деяких маршрутах на певний строк, а також надання перевізнику можливості виконувати більший обсяг перевезень протягом певного проміжку часу. Прикладом того, як це відбувається у відносинах між двома розвиненими країнами, може слугувати угода 1995 року між Канадою та Сполученими Штатами, згідно з якою для перевізників США повний доступ на ринок трьох великих канадських аеропортів (Монреаль, Торонто, Ванкувер) був введений у дію через три роки після розповсюдження такого режиму на інші міста [9, р. А3-2].

Авіаперевізникам країн, що розвиваються, може надаватися більша гнучкість, ніж їх партнерам з розвинених країн, стосовно виконання ними перевезень до розвинених країн, що дозволить мати можливість змінювати провізну смність на маршрутах двостороннього ринку. У цілому, такі заходи допоможуть авіакомпаніям з країн, що розвиваються, шляхом покращення доступу до ринку повітряних перевезень.

Країнам, що розвиваються, може надаватися більш тривалий, ніж в рамках відносин між розвиненими країнами, проміжок часу для поступового введення в дію більш лібералізованих домовленостей стосовно доступу до ринку. Таке поетапне введення має сприяти досягненню мети участі, дозволить здійснювати контроль за присутністю на ринку та конкурентноздатністю, а також сприяти більш широкому застосуванню потенційних заходів, наприклад, на регіональному чи багатосторонньому рівнях. Прикладом функціонування такого механізму на двосторонній основі є угода про міжнародні повітряні сполучення, укладена у 1995 році між США та Філіппінами. Згідно з нею Філіппіни поступово ввели повний доступ до ринку повітряних перевезень в 2003 році [9, р. А3-2]. Поетапне введення «спільного ринку» в Європейському Союзі є прикладом поступового введення повного доступу до ринку повітряних перевезень серед розвинених країн на регіональній основі.

У взаєминах між собою країни, що розвиваються, можуть надавати більший доступ до ринку більш швидкими темпами, ніж в рамках відносин з розвиненими країнами. Як приклад можуть слугувати Андський пакт, згідно з яким перевізники держав-членів мають повний доступ до ринку усіх п'яти держав-членів суб-регіону; Карибське співтовариство (КАРІКОМ) та його спільний ринок; Ямусукрська декларація 1988 року, що об'єднує африканські країни [9, р. А3-2].

Все, викладене вище, стосується лише міжнародних регулярних повітряних сполучень. Регулярне міжнародне повітряне сполучення здійснюється через повітряний простір більш ніж однієї держави повітряними суднами з метою перевезення за винагороду, зокрема кожний

політ доступний для будь-якої особи. При здійсненні такого сполучення виконуються перевезення між одними й тими самими двома або більше пунктами у відповідності з опублікованим розкладом або рейсами, настільки регулярними та частими, що є очевидними систематичними серіями [1, р. 5.3-1].

У даній статті авторами було зроблено акцент саме на такому типі сполучень. Однак для більшого розуміння основних положень вважається доцільним коротко розглянути і нерегулярні міжнародні повітряні сполучення. Перший юридично закріплений поділ польотів на регулярні та нерегулярні ми знаходимо у ст. 5 Чиказької конвенції про цивільну авіацію. Зазначимо, що до цього не існувало юридично закріпленого поділу на регулярні та нерегулярні міжнародні повітряні сполучення. Тому положення, наприклад, Паризької аеронавігаційної конвенції 1919 року застосовувалися також до нерегулярних міжнародних повітряних перевезень. Однак для їх здійснення потрібно було отримувати спеціальний дозвіл, що не вимагається згідно з Чиказькою конвенцією 1944 року.

Наголосимо, що зазначена конвенція не містить чіткого визначення цього терміну, а лише дає наступне посилання: «...повітряні судна, що не є повітряними суднами, які зайняті в регулярних міжнародних повітряних сполученнях...». Згідно з цією ж статтею таким суднам надаються перші дві «свободи повітря» без отримання спеціального дозволу та дотримання встановлених маршрутів. Та ж стаття 5 дозволяє державам вводити правила, умови та обмеження стосовно прийняття на борт чи вивантаження пасажирів, вантажу або пошти під час здійснення таких перевезень на своїй території. На третій Авіатранспортній конференції ІКАО у 1985 році був прийнятий документ [10], який стосувався основних принципів здійснення нерегулярних авіаперевезень. Його основний зміст полягав у недопущенні з боку держав дискримінаційної політики до чартерних рейсів та необхідності заходів контролю для виконання ефективних методів регулювання чартерних рейсів. Обмеження, що покладаються на нерегулярні перевезення, не повинні виходити за

межі обмежень, необхідних для підтримання відмінностей між регулярними та нерегулярними повітряними перевезеннями, а також для збереження необхідної рівноваги між обома видами перевезень, яка визначається державою та суспільними інтересами. Відсутність суттєвих відмінностей може призвести до нівелювання різниці між цими перевезеннями. У такому випадку нерегулярні перевезення можуть бути перекваліфіковані в регулярні у відповідності зі зміненими зауваженнями до визначення регулярних перевезень [11, р. 10], чи, з іншого боку, держави можуть застосовувати аналогічні засоби регулювання до обох видів перевезень.

У 1956 році на Паризькій сесії ЄКЦА була підписана багатостороння Угода про комерційні права за нерегулярних повітряних перевезень у Європі. Згідно з угодою цивільним повітряним суднам держав-учасниць дозволялося здійснювати епізодичні польоти над територією інших країн угоди з метою міжнародних перевезень пасажирів, багажу й вантажів. Інакше кажучи, Паризька угода фактично проголосила свободу комерційної діяльності в межах країн-учасниць конференції. Разом з цим, така діяльність не порушує інтересів авіакомпаній, які експлуатують регулярні повітряні лінії, оскільки ці епізодичні польоти обумовлені цілим рядом вимог: вони не повинні виконуватися по регулярних повітряних лініях, тобто перевезення пасажирів можливе лише між районами, де не існує прямих регулярних повітряних сполучень; польоти дозволяються лише з гуманітарними цілями та у випадках крайньої необхідності; виконуються лише пасажирські рейси класу «таксі», не більше шести місць, та маршрут якого визначається замовником; польоти повітряних суден, вся місткість яких наймається однією особою (фізичною чи юридичною) для перевезення своїх людей чи вантажу; між двома конкретними пунктами відправлення та призначення може бути здійснено не більше одного польоту на місяць (ст. 2) [12].

Згідно з цією угодою повітряним суднам, що здійснюють нерегулярні повітряні перевезення, надається право здійснювати завантаження та вивантаження на їх відповідних територіях ко-

мерційного завантаження, тобто, фактично, це є правом п'ятої «свободи». Однією з причин появи цієї угоди було намагання європейських країн відмінити довгу процедуру отримання дозволу на нерегулярні польоти.

Однак це не єдина багатостороння угода про повітряні сполучення, предмет якої обмежується нерегулярними комерційними польотами. Наприклад, 13 березня 1971 року членами Асоціації держав Південно-Східної Азії (АСЕАН), в яку входять Індонезія, Малайзія, Сінгапур, Таїланд та Філіппіни, була підписана багатостороння угода про комерційні права за нерегулярних повітряних перевезень, яка зняла обмеження на нерегулярні сполучення в цьому регіоні.

Висновки. Отже, доступ до ринку повітряних перевезень є найбільш важливим елементом системи регулювання міжнародного повітряного транспорту. Що стосується конкретно авіаперевізників, то для них доступ до ринку повітряних перевезень полягає в характері та ступені основних прав, які надаються відповідним правомочним органом іноземної держави. Розрізняють три складові такого доступу: комерційні, маршрутні та експлуатаційні права. Останні дві складові нерозривно пов'язані з комерційними правами, які відіграють головну роль при лібералізації міжнародних повітряних перевезень та, в силу своєї природи, становлять головну складову доступу до ринку. Адже без надання комерційних прав використання маршрутних та експлуатаційних прав не є можливим.

Література

1. ICAO. Doc. 9626. URL: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf.
2. ICAO. Doc. 7500. 1944. URL: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/423015/8._AcuerdoRelativoAlTransitoDeLosServiciosAereosInternacionales_CHI7dic1944_Doc7500.pdf.
3. 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.

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

5. AFCAC. recommendation S6-17, 1979.

6. ICAO. ECAC. Doc. 7977, annex 3, 1959.

7. ICAO. ECAC/int.S/17, annex 3, 1989.

8. LACAC. Res.A-33, 1978.

9. ICAO. Doc. 9587. URL: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_es.pdf#search=ICAO%2E%20Doc%2E%209587%2E.

10. ICAO. Doc. 9440. URL: <https://www.icao.int>.

11. ICAO. Circular. 275. URL: <https://www.icao.int>.

12. ICAO. Doc. 7695. URL: <https://www.icao.int>.

References

1. ICAO. Doc. 9626. URL: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf.

2. ICAO. Doc. 7500. 1944. URL: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/423015/8._AcuerdoRelativoAlTransitoDeLosServi

[ciosAereosInternacionales_CHI7dic1944_Doc7500.pdf](https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%207500.pdf).

3. 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.

4. Zhmur N.V. Правове регулювання комерційних прав у міжнародному повітряному праві. *Юридичний вісник*. 2016. № 1. С. 19-25.

5. AFCAC. recommendation S6-17, 1979.

6. ICAO. ECAC. Doc. 7977, annex 3, 1959.

7. ICAO. ECAC/int.S/17, annex 3, 1989.

8. LACAC. Res.A-33, 1978.

9. ICAO. Doc. 9587. URL: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_es.pdf#search=ICAO%2E%20Doc%2E%209587%2E.

10. ICAO. Doc. 9440. URL: <https://www.icao.int>.

11. ICAO. Circular. 275. URL: <https://www.icao.int>.

12. ICAO. Doc. 7695. URL: <https://www.icao.int>.

Dmitry Bezzubov, Kateryna Dobkina, Yevgeniya Klyuyeva, Oleksandr Vitko

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

National Aviation University
Liubomyr Huzar 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 find ways to solve 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:** 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. In particular, comparative-legal, logical-legal and formal-legal research methods were used. **Results:** applied principles of economic activity of air carriers from the standpoint of norms of international air law have been formed. Ways of liberalizing access to the air transportation market and ensuring the economic viability of air carriers are outlined. International normative acts regarding the problems of legal provision of "freedom of the air" from the point of view of air transportation have been analyzed. It is claimed that there is a connection between the degree of liberalization and the economic efficiency of the aviation enterprise. For Ukraine, it is important to determine the optimal legal forms and mechanisms for the liberalization of access to the international air transport market in general, as well as to the EU air transport market. **Discussion:** the Chicago Convention and ICAO documents establish rules and procedures for the use of "air freedom" in commercial air transport. The legal provision of commercial rights to freedom of air transport is not limited to the norms of international law, but is also carried out at the level of decisions of competent state bodies and by concluding bilateral or regional agreements. There has been an ambiguous practice of applying ICAO norms regarding the commercial use of air transportation under the rules of "freedom of the air".*

Key words: liberalization; "freedom of the air"; air transportation; commercial rights; airlines.

Стаття надійшла до редакції 22.05.2024