



# Третий — лишний

Запрет на авиасообщение с РФ может стоить отрасли трети пассажиропотока

**Н**а этой неделе Украина может полностью прекратить воздушное сообщение с Российской Федерацией. “Лавина” различного рода запретов между авиационными властями двух стран поднялась 25 сентября. Тогда Госавиаслужба Украины проинформировала четыре российские авиакомпании,

попавшие в санкционный список, что им не выдадут разрешения на выполнение рейсов в украинские города с 25 октября — с начала зимней навигации 2015/16 г. Служба действовала в соответствии с Указом Президента Украины № 549 от 16.09.15 г. “О решении СНБО от 02.09.15 г. “О применении персональных специальных экономических и других ограничительных

мер (санкций)”. В свою очередь 28 сентября Минтранс РФ в качестве “зеркальной” меры поручил Росавиации направить авиакомпаниям Украины свое уведомление о прекращении выдачи разрешений на использование воздушного пространства России с того же 25 октября.

Госавиаслужба не осталась в долгу и тоже “отзеркалила”. Запрет на полеты четырех компаний превратился в полный запрет авиасообщения “в связи с отсутствием ответа Росавиации, поясняющего причины ограничения полетов для украинских авиакомпаний”.

## ЮРИДИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Как рассказал БИЗНЕСу Сергей Дзюбенко, юрист юридической компании “ECOVIS Бондарь и Бондарь Юрическое Бюро” (компания представляет интересы “Международных авиалиний Украины”), временное ограничение полетов российских авиакомпаний в Украину соответствует межправительственному Соглашению между Украиной и РФ о воздушном сообщении и сотрудничестве в сфере воздушного транспорта, являющемуся частью национального законодательства двух государств. В нем установлен исчерпывающий перечень оснований, когда разрешение на полеты или транзит может быть отменено или ограничено, в том числе в случае нарушения авиапредприятием законодательства другой стороны или невыполнения им условий Соглашения. “Со стороны российских авиакомпаний имело место нарушение законодательства Украины по использованию воздушного пространства Украины: полеты на закрытый аэродром “Симферополь” и в запретных зонах”, — отмечает г-н Дзюбенко. Андрей Гук, партнер юридической фирмы “Анте” (представляет интересы компании “Atlasjet Украина”), также подчеркивает, что мотивировка решения Украины запретить российским авиакомпаниям полеты в нашу страну очень четкая — нарушение воздушного пространства в Крыму, которое закрыто Украиной, Международной организацией гражданской

авиации (ИКАО) и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль). Госавиаслужба Украины методично протоколировала и выписывала штраф за каждый полет всем летающим. Штрафы не уплачивались, но полеты продолжают. По информации заместителя министра юстиции Сергея Петухова, по состоянию на 1 октября выписано 4,75 тыс. протоколов на 646 млн грн. “В соответствии со ст.6 Соглашения в этом случае Украина имеет право применить ограничения для нарушителей, что и было сделано в соответствии с Законом “О санкциях”, — поясняет г-н Гук. В то же время, по мнению Сергея Дзюбенко, санкции в отношении украинских авиакомпаний были анонсированы РФ как “зеркальные”, что говорит об их политическом характере. Лишнее тому подтверждение и отсутствие претензий к украинским авиакомпаниям со стороны РФ в нарушениях либо российского законодательства, либо Соглашения. “Единственным способом не нарушить Соглашение со стороны РФ было обязать собственные авиакомпании не летать в Крым и выплачивать штрафы, никаких санкций к украинским авиакомпаниям в ответ не применяя. Украина отреагировала, с юридической точки зрения, безупречно: запросила разъяснение и, не получив ответа, полностью закрыла пространство для российских авиакомпаний”, — резюмирует Андрей Гук.

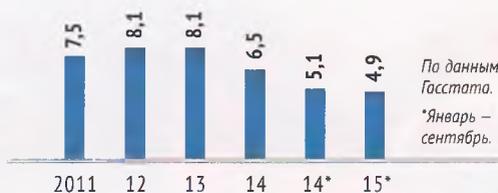
### ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Как заявили БИЗНЕСу в Госавиаслужбе, “санкции — это не вопрос экономики, это вопрос единого цивилизованного ответа на военную агрессию РФ против Украины, поэтому Украина готова нести экономические потери от введения санкций против РФ”. Тем не менее следствием “цивилизованного ответа” будет недополучение прибыли всеми участниками украинского рынка авиационных пассажироперевозок.

Александр Кава, эксперт в сфере транспорта, бывший заместитель

### Объем пассажирских авиаперевозок в Украине,

млн чел.



министра инфраструктуры Украины, отмечает, что отечественные авиакомпании потеряют и одно из ключевых международных направлений, и возможность перевозить транзитных пассажиров в (из) Российскую Федерацию. Аэропорты могут лишиться примерно трети пассажиропотока. Наиболее чувствительными потери будут для аэропортов “Жуляны” и “Борисполь” (направление Киев — Москва было ключевым для них). Эксперт уверен, что авиакомпании не смогут полностью заместить российское направление. Кроме того, г-н Кава обращает особое внимание на финансовые показатели ГП “Укрэерорух”, которое стабильно теряет доходы в результате обострения украинско-российских отношений, вследствие чего все больше авиакомпаний облетают территорию Украины. Суммарный недополученный доход от облета уже превышает \$100 млн. Александр Кава также подсчитал, что прекращение авиасообщения между Украиной и РФ приведет к сокращению более 1 тыс. рабочих мест в отрасли.

Частично потери украинской авиации сможет компенсировать лишь увеличение количества рейсов Киев — Минск по соглашению с авиакомпанией “Белавиа”. Именно Минск является наиболее привлекательной альтернативой сообщению Киев — Москва с пересадкой в аэропорту “Минск”. После прекращения прямых рейсов часть пассажиров переориентируется на железную дорогу, и здесь, конечно, должны подсуесться госорганы. “Укрзалізниця” следует проработать вариант возврата безостановочного маршрута поезда №1/2 “Столичный экспресс”, который благодаря усовершенствованной процедуре

пограничного и таможенного контроля успешно конкурировал с самолетами”, — полагает г-н Кава.

### ПЕРСПЕКТИВЫ

Для украинских авиакомпаний существует вариант возмещения убытков в международных судебных органах. Например, Соглашение о поощрении и взаимной защите инвестиций между Украиной и РФ допускает возможность предъявления исков к государству в международные суды. Впрочем, Сергей Дзюбенко отмечает, что официальных заявлений от украинских авиакомпаний о предъявлении исков к РФ пока не было, хотя факт наличия убытков налицо. А вот Андрей Гук считает, что судебное решение в сложившейся ситуации искать не стоит и авиакомпаниям следует перестраивать свои сети и пассажиропоток.

Украина и РФ могут передать решение спора в органы ИКАО. В этом случае у РФ меньше аргументов. ИКАО может ограничить россиянам право пролета через пространство государств — членом организации или даже лишить РФ право голоса в органах ИКАО. Впрочем, у российско-украинского авиационного конфликта может быть неожиданная развязка (см. “Выходи по одному”).

Элина Московчук,  
Евгения Кукушка

### Выходи по одному

В прошлый понедельник, 19 октября, компании “Atlasjet Украина” и “ЮТэйр-Украина”, ранее не имевшие назначений на полеты в РФ, обратились в Росавиацию с просьбой открыть такие полеты в эту зимнюю навигацию. Российское ведомство, в свою очередь, направило в Госавиаслужбу письмо с предложением незамедлительно провести переговоры. Министр инфраструктуры Украины Андрей Пивоварский не исключил возможности переговоров. Инсайдеры в Росавиации прогнозируют, что разрешения получат по одному перевозчику с российской и украинской стороны. В свою очередь Юрий Мирошников, президент “МАУ”, убежден, что результатом консультаций не должно стать использование санкций и запретов для перераспределения рынка и выхода на него новых игроков.