

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія економіки, соціально-гуманітарних та  
фундаментальних дисциплін**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

**з навчальної дисципліни «Основи авіаційного менеджменту і логістики»  
вибірковий компонент  
освітньо-професійної програми  
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти**

**173 Авіоніка  
(Авіоніка)**

**за темою № 9 - Міжнародний ринок авіаційних та логістичних  
послуг**

**Кременчук 2023**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від \_\_\_\_\_.20 \_\_\_\_ № \_\_\_\_

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного університету  
внутрішніх справ  
Протокол від \_\_\_\_\_.20 \_\_\_\_ № \_\_\_\_

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією Науково-методичної ради  
ХНУВС з соціально-гуманітарних дисциплін  
Протокол від \_\_\_\_\_.20 \_\_\_\_ № \_\_\_\_

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки, соціально-гуманітарних та фундаментальних дисциплін (протокол від 27.11.2023 № 10)

**Розробники:**

*Викладач циклової комісії економіки, соціально-гуманітарних та фундаментальних дисциплін, к.е.н., Рудь Ю.Л.*

**Рецензенти:**

- 1. Викладач циклової комісії економіки, соціально-гуманітарних та фундаментальних дисциплін, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист Пушкар О.І.*
- 2. Директор Філії Класичного приватного університету у м. Кременчук, к.е.н., Меньяйлова Г.Є.*

## План лекції

1. Світова авіація: авіакомпанії та авіап перевезення, обслуговування в аеропортах.
2. Сучасні тенденції розвитку міжнародної авіації, альянси.
3. Нормативно-правове забезпечення ринку авіап перевезень, державні акти та стандарти.

## Рекомендована література:

### Основна

1. Безус А.М. Менеджмент: навчальний посібник. Київ: АМУ, 2015. 268 с.
2. Біловодська О.І. Логістика. Теорія та практика. Київ: Центр навчальної літератури, 2015. - 256 с.
3. Жилінська О.І. Менеджмент: практикум. Видання друге. Навч. посіб. Київ: 2018. 237 с.
4. Козирєва О. В., Овсієнко О. В. Організація праці менеджера: навч. посіб. Харків: Видавництво Іванченка І. С., 2019. 203 с
5. Кондратюк Н.В. Менеджмент: практикум. Харків: ХНАУ, Смуґаста типографія, 2016. 219 с.
6. Крикавський Є.В. Логістичне управління: підручник. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2012. – 351 с.
7. Менеджмент : навч. посіб. О.; Харків. торг.-екон. ін-т Київ. нац. торг-екон. ун-ту. Харків: Мезіна В.В., 2017. 322 с.
8. Менеджмент організацій: навч. посіб. Львів: Ліґа-Прес, 2018. 370 с.
9. Менеджмент: навч. посіб. для екон. спец. закл. вищ. освіти. [Н. С. Краснокутська та ін.]; Нац. техн. ун-т "Харків. політехн. ін-т". Харків: Друкарня Мадрид, 2019. 230 с.
10. Окландер Логістика: Навчальний посібник. Київ: Центр навчальної літератури, 2018. 346 с.
11. Основи менеджменту. Теорія і практика: навч. посіб. [колективне видання]; за заг. редакція Г.Є. Мошека. Київ: Ліра-К, 2017. 527 с.
12. Перебийніс В. І. Транспортно-логістичні системи. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2014. – 312 с.
13. Пономаренко В.С. Логістичний менеджмент: підручник. Харків : Інжек, 2010.- 440 с.
14. Смирнов І. Г. Транспортна логістика : навч. посібн.К. ЦУЛ, 2013. – 224 с.
15. Управління бізнесом: Навч.посібн. Київ: НУБіП, 2019. 401 с.
16. Управління організаційним розвитком підприємства: Навч. посібник. Київ: ЦП «Компринт», 2019. 360с.
17. Управління персоналом : підручник за ред. д-ра екон. наук, проф.

- Шубалого О.М.; Луц. нац. техн. ун-т. Луцьк: ІВВ Луцького НТУ, 2018. 403 с.
18. Управління персоналом : підручник. Київ: КНЕУ: Краматорськ : НКМЗ, 2013. 666 с.
19. Управління персоналом підприємства: навч. посіб. для студентів ВНЗ спец. "Менеджмент організацій і адміністрування" Харків: ХНАДУ, 2016. 200с.
20. Федоренко В.Г. Менеджмент: підручник: 3-тє вид., переробл. і доповн. Київ: Алерта, 2015. 492 с.
21. Хромов О. П. Логістика, Видавництво – Бурун Книга, 2012. 224 с.
22. Шевченко Л. С. Стратегічний інноваційний менеджмент: навч. посіб. Харків: Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого, 2019. 155 с.

### **Інформаційні ресурси в Інтернеті:**

1. Автоматизація транспортної логістики. URL: <http://www.armatel.com.ua/solutions/logdep/>. (дата звернення: 25.08.2023).
2. Бізнес-інформ. Міжнародний науковий журнал. URL: <http://www.business-inform.net/main>. (дата звернення: 25.08.2023).
3. Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики. URL: <http://www.dssu.gov.ua> (дата звернення: 25.08.2023).
4. Європейська спілка транспортників України URL: <http://www.estu.com.ua/news.html>. (дата звернення: 25.08.2023).

### **Текст лекції**

#### **1. Світова авіація: авіакомпанії та авіап перевезення, обслуговування в аеропортах**

Сьогодні повітряний транспорт – це найбільш швидкий та дорогий вид транспорту. Він знаходиться на першому місці за подоланням великих водних та/або арктичних просторів, виконує завдання інтернаціоналізації та глобалізації світового господарства, ефективно долає великі маршрути. До недавнього часу повітряний транспорт спеціалізувався переважно на перевезенні пасажирів, а серед вантажів, які перевозились, переважали пошта, продукти, які швидко псуються (тому що швидкість перевезення повітряним транспортом є найвищою) та багаж. Однак з часом повітряний транспорт почав виконувати різноманітні інші функції: наукові, рятувальні, поліцейські, протипожежні, природоохоронні, монтажні, а також перевезення цінних та/або термінових вантажів. Кількість цих функцій дедалі буде збільшуватись завдяки створенню нових типів літаків, вертолітів та інших повітряних суден.

Великі відстані також легко долаються за допомогою повітряного транспорту; єдина незручність, яка може статись, це повітряні ями. Жоден вид вантажоперевезень не може конкурувати з авіап перевезеннями. Коли вантаж відправляють літаком, не потрібно кожного разу проходити процедуру контролю на митниці. Перевірка на митниці відбувається лише

тоді, коли вантаж відправляють, і тоді, коли він прибуває на місце кінцевого призначення. Такий спосіб перевезень дуже надійний, тому що ризик того, що вантаж розкрадуть (на відміну від інших способів перевезення), мінімальний. Товар може якось постраждати лише при перевантаженні або ж тоді, коли він проходить митний контроль.

Авіаперевезення класифікують за напрямком, типом завантаження та категорією вантажу (табл. 9.1):

Таблиця 9.1

### Види авіаперевезень

| Вид                   | Характеристика  |
|-----------------------|---|
| Прості перевезення    | Їх також називають «генеральними». Це коли замовник послуги – власник генеральних товарів, які перевозяться до пункту призначення. Такі вантажі перевозяться дуже швидко, що безсумнівно є перевагою.   |
| Попутні перевезення   | Коли використовують транспорт, який прямує у потрібному напрямку для доставки вантажу. Низька ціна таких перевезень – основна їх перевага.  |
| Човникові перевезення | Вид транспортування, який використовують для перевезення пасажирів. Від інших такі перевезення відрізняються тим, що транспортний засіб повертають у пункт відправлення без пасажирів на борту.   |
| Збірні перевезення    | Дуже поширені для транспортування штучних вантажів, товари різних відправників при такому перевезенні консолідується на складі, а потім уже відправляються, коли накопичиться оптимальний обсяг товарів. Такі перевезення низькі за своєю вартістю. |

За характером польотів їх поділяють на внутрішні, міжнародні та змішані. Внутрішні польоти виконуються у межах певної країни, а міжнародні – лише у міжнародному повітряному просторі.

За формою власності авіакомпанії поділяють на державні, приватні, корпоративні та змішані – із залученням іноземного капіталу (табл. 9.2):

Таблиця 9.2

### Види авіакомпаній за формою власності

| Вид          | Характеристика  |
|--------------|---|
| Державні     | Компанії повністю належать державі або ж контролюються пакетом акцій, яким володіє держава. Сьогодні майже не залишилось таких компаній, якими би повністю володіла держава – як правило, контрольний пакет акцій складає від 51 до 75 відсотків. Наприклад, British Airways та Air France. |
| Приватні     | Компанії, які належать одній фізичній або юридичній особі. Наприклад, NetJets, Wheels Up, UTA тощо [2].   |
| Корпоративні | Компанії, якою володіють усі акціонери. Проте контрольний пакет акцій належить лише одній особі, яка фактично управляє компанією.   |

|         |   |
|---------|---|
| Змішані | Компанії, які створені із залученням іноземного капіталу. В кожній країні існують свої умови для створення таких компаній: наприклад, у США відсоток іноземної власності не має перевищувати 25%, а у Великобританії – 33% [3]. |
|---------|---|

Авіакомпанії також класифікують за дальністю та напрямленням польотів, які вони виконують. Вони поділяються на місцеві, регіональні, магістральні та комп'ютерні.

Місцеві авіакомпанії реалізують свої рейси в межах певної країни, і зазвичай протяжність таких польотів не перевищує 1000 км.

Протяжність польотів регіональних авіакомпаній становить близько 3000 км, такі компанії здійснюють внутрішньорегіональні перевезення як у межах однієї країни, так і за її межами. До таких перевезень відносять перевезення між країнами Скандинавського півострова, перевезення по Європі тощо.

Магістральні авіакомпанії виконують як внутрішні, так і міжнародні перевезення; протяжність таких перевезень складає щонайменше 3000 км. Трансатлантичні, транстихоокеанські, трансамериканські та інші міжрегіональні перевезення відносять до магістральних перевезень.

Комп'ютерні перевезення, які також називають міжлінійними, виконують між населеними пунктами, які знаходяться на відстані від 100 до 500 км один від одного.

За типом перевезення поділяють на пасажирські, вантажні та змішані. Пасажирські перевезення здійснюються спеціально обладнаними літаками для перевезення пасажирів. Як правило, також виконуються вантажні та поштові перевезення у спеціальних вантажних відсіках. Суто вантажні перевезення виконуються на спеціальних літаках, які мають потрібне обладнання. Авіакомпаній, які займаються лише вантажними перевезеннями, дуже мало: наприклад, DHL (США), TNT Express (Нідерланди), UPS (United Parcel Service, США) тощо [3].

Більшість авіакомпаній виконують різні типи перевезень, тому їх називають змішаними. Деякі крупні авіакомпанії мають спеціальні вантажні філіали – наприклад, Lufthansa, Air Canada.

За даними Skytrax World Airline Awards до найбільших та найуспішніших авіакомпаній у 2019 році відносять:

1. Qatar Airways
2. Singapore Airlines
3. ANA All Nippon Airways
4. Cathay Pacific Airways
5. Emirates
6. EVA Air
7. Hainan Airlines
8. Qantas Airways
9. Lufthansa
10. Thai Airways

Авіап перевезення дуже поширені для транспортування небезпечних вантажів. До таких вантажів відносять речовини, які можуть бути небезпечними при неправильному навантаженні або ж транспортуванні, вони також можуть завдати шкоди повітряному судну, оточуючим та навколишньому середовищу. Такі вантажі класифікують відповідно до рівня їх небезпеки на категорії:

1. Вибухові речовини;
2. Розріджені, розчинені, зжаті газоподібні речовини;
3. Рідини, які легко спалахують;
4. Тверді речовини, які легко спалахують, а також речовини, які при контакті з водою можуть виділити гази, які легко спалахнуть;
5. Органічні пероксиди, а також речовини, які окислюються;
6. Отруйні речовини, інфекційні речовини;
7. Радіаційні вантажі або ж вантажі, які можуть виділяти радіацію;
8. Корозійні, їдкі речовини;
9. Інші небезпечні вантажі.

Спеціальна комісія ООН затверджує норми авіап перевезень небезпечних вантажів. Щоб здійснювати такі перевезення, потрібно дотримуватись таких правил:

1. Маркувати вантаж або ж наділяти його певним спеціальним знаком, який буде повідомляти про його небезпечність; має бути додана інструкція поводження з ним;
2. До небезпечного вантажу має бути додана декларація «Dangerous Goods Declaration» і AWB-авіанакладна;
3. Перевезення небезпечних вантажів повинні здійснюватися у відповідності з вимогами IATA (ІКАО).

Особливої уваги заслуговують заходи із забезпечення польотів, до яких відносять паливне забезпечення, аеродромне забезпечення, електросвітлотехнічне, забезпечення безпеки, прибирання, обслуговування тощо. Така діяльність має сертифікуватися.

Паливне забезпечення авіап перевезень – це комплекс заходів, який має на меті забезпечити експлуатацію та обслуговування повітряного судна паливом, а також спеціальними рідинами. Паливо приймається, зберігається, готується та видається на заправлення, а уже потім заправляють повітряне судно. Якість палива (або ж спеціальних рідин) жорстко контролюється.

Аеродромне забезпечення польотів має на меті підтримати льотні польоти поля аеродрому, аеродромних систем, а також споруд, які перебувають у постійній готовності для зльоту, маневрування, посадки та стоянки повітряних суден [6].

Польоти забезпечуються також з електросвітлотехнічної сторони – мається на увазі комплекс заходів для забезпечення зльотів, заходження на посадку, безпосередньо посадки, керування повітряним судном, а також забезпечення аеропортів та його об'єктів електроенергією.

Ще один важливий комплекс заходів – це забезпечення авіаційної безпеки, залучаються людські та матеріальні ресурси для захисту пасажирів та вантажів від актів незаконного втручання.

Обслуговування пасажирів, багажу, вантажів та пошти – це заходи щодо реєстрації, оформлення пасажирів, вантажів, оформлення документації, завантаження та розвантаження багажів, посадка та висадка пасажирів.

Прибирання в аеропортах. Розмір та ефективність підмітальних машин відрізняється в залежності від розмірів та інтенсивності руху в аеропортах: можуть використовуватись великі спеціальні машини для прибирання злітно-посадкової смуги, а також дрібніші, більш компактні, які використовують для прибирання рульових доріжок та зон обслуговування [7].

Організації-підрядники забезпечують комплекс робіт по догляду за повітряним судном під час його перебування на землі: прийом повітряного судна, його підготовка до вильоту і випуск у політ. Таке обслуговування проводять диспетчери, клінінгова та багажна служби, цех бортового харчування тощо.

Адміністрування у аеропортах – включають послуги для екіпажів, представників авіакомпаній, а також іншим суб'єктам обслуговування (зв'язок, взаєморозрахунки, а також послуги, які пов'язані із взаємодією в аеропортах).

Заходи з обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден, наприклад, керування повітряним судном перед вильотом та після прильоту, послуги із розвантаження та завантаження. Сюди включають також харчування, миття, зняття зледеніння.

Заходи із обслуговування у районі аеродрому, які включають аварійне обслуговування, консультативне обслуговування, польотно-інформаційне обслуговування, диспетчерське обслуговування тощо.

Інформаційне обслуговування перед польотом – це забезпечення метеорологічною інформацією пасажирів та інших користувачів повітряного простору, яка необхідна для успішної підготовки та виконання польотів [6].

Забезпечення пошуків та рятувань – це заходи, які спрямовані на організацію та реалізацію пошукових, рятувальних, протипожежних, аварійних заходів з метою порятунку користувачів повітряного простору, які зазнали лиха або потребують допомоги та евакуації.

Заходи, які спрямовані на попередження пожеж, а також збитків, які можуть бути заподіяні під час здійснення польотів.

Радіотехнічне обслуговування польотів – заходи, які проводять різні служби для забезпечення регулярного повітряного руху.

Обладнання та авіаційна наземна техніка, яка підлягає до обов'язкової сертифікації:

- авіаційна наземна техніка;
- пошукове та аварійно-рятувальне обладнання;
- авіаційні паливно-мастильні матеріали та спеціальні рідини;
- обладнання для забезпечення авіаційної безпеки;



- аеродром;
- метеорологічне обладнання, що встановлене на аеродромі;
- світлосигнальне обладнання аеродромів;
- матеріали та техніка для експлуатаційного утримання штучних покриттів аеродрому;
- автоматизовані системи управління технологічними процесами аеропорту;
- радіотехнічне обладнання.

Відповідальність авіаперевізника перед вантажовласниками настає лише у тому випадку, коли подія, яка стала причиною шкоди вантажу, пошти, сталася під час перевезення (сюди також додають період, протягом якого перевізник ніс за них відповідальність), така відповідальність також настає у випадку, коли сталася затримка перевезення вантажу та пошти.

Суб'єкти авіаційного страхування – страховики та страхувальники. Страховики – це ті юридичні особи (які також мають бути громадянами України), які мають ліцензію на здійснення страхування цивільної авіації.

До числа страхувальників входять:

1. авіаційні перевізники;
2. експлуатанти та власники повітряних суден;
3. сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування;
4. експлуатанти аеропортів;
5. організації з надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;
6. фізичні та/або юридичні особи, які є замовили виконання авіаційних робіт та уклали відповідні угоди з їх виконавцем;
7. навчальні заклади, які можуть виконувати навчально-тренувальні польоти;

розробники та виробники цивільної авіаційної техніки, організації, які технічно обслуговують техніку, які можуть проводити випробувальні польоти (сюди включають й інші польоти з виробничої необхідності).

## **2. Сучасні тенденції розвитку міжнародної авіації, альянси**

Регулювання повітряного транспорту на національному рівні – це те, що спричинило появу авіаційних альянсів. Наприклад, угоди на рахунок відкритого неба застосовуються до комерційних авіаперевезень між Європою та США, такі перевезення здійснюються лише компаніями країн, які є учасниками таких угод. Угоди між авіакомпаніями стосуються не лише повітряного простору, а й інших, різних сфер діяльності. Звичайно, у минулому вони регулювали фінансування, інвестиції, вантажно-розвантажувальні роботи в аеропортах, а також – відкриття об'єднаних комерційних представництв.

Авіаційний альянс – це партнерське об'єднання авіаліній, що дає змогу досягти вищого рівня міжнародної співпраці у комерційних перевезеннях. Компанії об'єднуються у альянси з метою одержати більш високі прибутки та скоротити свої витрати. Усі компанії, які знаходяться у межах альянсу,

юридично самостійні, але вони уніфікують такі елементи, як, наприклад, бонусні програми, системи бронювання, вони реалізують сумісні рейси, а також погоджують свої розклади польотів. Альянси виділяються своєю гнучкою організацією, спільним технічним розвитком та маркетингом.

Сьогодні міжнародні стратегічні альянси вступили у новий етап розвитку [9]. Члени альянсу переходять до співробітництва на рахунок певних заохочувальних програм для пасажирів (лише тих, які часто літають). Вони також укладають інтерлайн-угоди – угоди про взаємне визнання перевізної документації та проведення відповідних взаєморозрахунків. Усе це надає їм контроль над ринком авіаперевезень.

Окремої уваги заслуговують бонусні програми для тих пасажирів, які часто літають. Такі програми закріплюють пасажирів за певною авіакомпанією та перешкоджають їх переходу до інших. Першу бонусну програму, яка була розрахована для пасажирів, що часто літають, ввела у 1981 році в США авіакомпанія «American Airlines». Цю програму назвали

«AAdvantage». У тому ж році ввели ще одну бонусну програму – «Mileage Plus», проте її ввела інша компанія, але теж американська, «United Airlines» [10].

Сьогодні ці програми стали надпотужним маркетинговим інструментом, який стає все більш ефективним, якщо реалізується у випадку його інтеграції до глобальних стратегічних альянсів. У чому полягає сутність бонусної програми? Коли пасажир здійснює польоти на літаках певної авіакомпанії, його персональний рахунок поповнюється. Зазвичай це відбувається пропорційно відстані та залежно від класу перевезення, проте бувають випадки, коли рахунок поповнюється пропорційно вартості квитка.

Сухопутні милі – це найбільш поширена одиниця вимірювання відстані в авіації. Тому найчастіше використовують саме цю одиницю, проте у деяких програмах використовують кілометри або ж бали (наприклад, «Iberia Plus»), які пропорційні відстані. Також буває, що бонуси або ж подібні нарахування прямо пропорційні тарифам, які застосовуються, або сегментам польоту – тобто кількості злетів-посадок.

Загалом усі бонусні програми поділяють на декілька видів (табл. 9.3):

Таблиця 9.3

#### Види бонусних програм

| 1  | 2   |
|--|---|
| бонуси, які стосуються покращення умов перельоту – наприклад, додаткові зручності для пасажирів (підвищення класу, позачергове обслуговування, збільшена квота провезення багажу та інше); | бонуси, які стосуються безплатного перельоту, проте тут існує умова, що для того, щоб скористатися такою можливістю, потрібно здійснити приблизно 10-11 польотів на внутрішніх перельотах, або ж, якщо мова йде про міжнародні польоти, – то шість. |

Оскільки компанії дуже часто мають партнерів (які реалізують свою діяльність поза межами авіаційної галузі), останнім часом поширилась практика конвертації бонусів з однією програми лояльності в іншу. Особливо це стосується зарубіжних країн, а найбільш поширена така практика у США. Оскільки такі програми лояльності існують у багатьох різних галузях, споживач має можливість «обміняти» якусь кількість своїх бонусів не лише на послуги авіакомпанії (наприклад, безплатний переліт), а також на послуги, які надаються партнерами цієї авіакомпанії. Це можуть бути звичайні товари, проживання в готелі або ж оренда автомобіля. Тому цінність таких «умовних одиниць» є набагато вищою для клієнтів усіх партнерських підприємств.

Також учасник бонусної програми може отримати якісь особливі послуги та/або можливості, якщо авіакомпанія входить до якогось альянсу. Тобто, якщо споживач накопичує такі «умовні одиниці», користуючись послугами однієї авіакомпанії, він може їх обміняти на послуги іншої авіакомпанії, але лише за умови, що обидві компанії є членами одного і того самого альянсу. Цим пояснюється домінуюча позиція альянсів на ринку – таким чином вони об'єднують та розширюють свою клієнтуру.

Щороку WalletHub оголошує найкращі програми лояльності, серед 10-ти розглянутих у 2020 році програм було обрано п'ять (табл. 9.4):

Таблиця 9.4

#### Найкращі бонусні програми

| № | Авіакомпанія       | Програма      |
|---|--------------------|---------------|
| 1 | Delta Air Lines    | SkyMiles      |
| 2 | United Airlines    | MileagePlus   |
| 3 | Alaska Airlines    | Mileage Plan  |
| 4 | Southwest Airlines | Rapid Rewards |
| 5 | JetBlue Airways    | TrueBlue      |

За критерії були узяті: кількість щоденних рейсів, пункти призначення та країни, які обслуговувались, авіакомпанії-партнери та інші – усього було використано 23 показники.

Поки Delta Air Lines займає перше місце уже п'ятий рік поспіль, компанія United Airlines дуже швидко її наздоганяє. Також Southwest Airlines, незважаючи на те, що посідає усього лише четверте місце, має високий «бал» серед «легких» пасажирів – тих, що витрачають приблизно 574 дол. США у рік на польоти.

Співробітництво між альянсами також закріплюється по лінії обміну ідентифікаційними кодами, а не лише об'єднанням заохочувальних програм для споживачів. Відповідно до правил Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), авіакомпанії мають право надавати свої ідентифікаційні коди іншим авіакомпаніям для користування.

«Код-шерінг» – це угода між авіакомпаніями про спільну експлуатацію рейсів на одному маршруті. Якщо дві компанії укладають таку угоду, то одна з них вона фактично продає рейс, який може виконуватись іншою, проте за своїми цінами, під своїм номером рейсу та кодом.

Що таке ідентифікаційний код? Це присвоєння двох латинських букв кожному авіаперевіснику. Наприклад, «British Airways» має ідентифікаційний код BA, «American Airlines» – AA і так далі. Обмін кодами між двома авіаперевізниками виглядає так: вони підписують ділову угоду, у якій зазначено, що кожен з них отримує певну кількість блоків місць на польоті компанії-партнера із можливістю їх перепродати від свого імені. Тобто, якщо у розкладі польотів зазначено ZZ 135 – рейс 135, який виконується авіакомпанією ZZ, то насправді виявляється XX 246 або ж YY 789.

Код-шерінг дозволяє авіакомпаніям розширювати свою географію польотів (або ж частоту польотів), не реалізуючи власних рейсів. Це дуже вигідно для авіакомпаній, тому що частота польотів не змінюється (або ж збільшується), але у небо піднімається рейс іншої авіакомпанії, тому це дуже велика економія. Код-шерінг корисний не лише для авіаперевізників, а й для пасажирів, якщо вони є учасниками бонусної програми принаймні однієї з компаній. Пасажир може обрати рейс, який вважає більш зручним для себе, навіть якщо це авіакомпанія, у програмі лояльності якої він не бере участь, і продовжувати накопичувати умовні одиниці бонусної програми. Усе це – основні переваги код-шерінгу над інтерлайн-угодами, тому що за інтерлайн-угодою пасажир не можуть брати участь у бонусній програмі компанії, якщо вони не є її учасниками (тобто, якщо пасажир купив квиток у компанії, яка не є перевізником).

За код-шерінгу, не залежно від того, у якої авіакомпанії пасажир купив квиток, за нього буде нести відповідальність компанія-перевізник, і усі претензії мають пред'являтися компанії-перевізнику.

Інтерлайн-угода – це визнання перевізної документації одного перевізника іншим. Дуже часто ці угоди доповнюються певними спеціальними тарифними угодами. Інтерлайн-угода дуже вигідна для авіакомпаній. Пасажир залучається до широкої мережі маршрутів за рахунок рейсів партнера – це основна мета інтерлайн-угоди. Така угода вигідна і для пасажирів також – для нього оформлюється єдиний квиток.

Наприклад, місцева авіакомпанія не здійснює рейси, які вам потрібні; раніше потрібно було купувати квиток до певного проміжного пункту, а потім купувати квиток у іншої компанії до місця призначення. Але завдяки інтерлайну можна купити єдиний квиток тоді, коли перевезення будуть здійснювати дві або більше компаній. Ще один плюс для пасажирів – цінова політика. Майже завжди переліт за такою угодою обходиться дешевше, ніж купівля різних квитків (наприклад, з місця відправлення до проміжного пункту та з проміжного пункту до місця призначення), тому що компанії запроваджують спеціальні тарифи на своїх ділянках перельоту. За інтерлайн-угодою відбувається також наскрізне перевезення багажу – коли пасажир

може отримати свій багаж у кінцевому пункті подорожі без проміжної реєстрації.

Різниця між код-шерінгом та інтерлайн-угодою полягає у тому, що інтерлайн не включає у себе спільну реалізацію рейсу, як за код-шерінгу, а лише визнає авіаквитки, які виписані іншою авіакомпанією, за такі перельоти не нараховуються бонусні бали. Інтерлайн-угода дає змогу компаніям-учасникам оформити квитки на рейси партнера. Щодо пасажирів, то вони мають пам'ятати, що відповідальність за усі незручності несе та компанія, яка виконувала рейс, а не та, що продала квиток.

Один і той самий перевізник може входити у декілька альянсів з різною метою. Наприклад, компанія має базову угоду з іншою, і вона також може бути повноправним членом альянсів (наприклад, комерційного) з іншими перевізниками. Існує три найбільші об'єднання на повітряному транспорті (табл. 9.5):

Таблиця 9.5

#### Найбільші світові альянси

| № | Назва альянсу   | Кількість повноправних членів |
|---|-----------------|-------------------------------|
| 1 | «Star Alliance» | 27 повноправних членів        |
| 2 | «SkyTeam»       | 20 повноправних членів        |
| 3 | «Oneworld»      | 13 повноправних членів        |

Ці три альянси контролюють приблизно 60% усього світового обсягу пасажирських перевезень та охоплюють майже усі частини світу.

Найстарішим із існуючих альянсів є «Star Alliance», він також має найбільше представництво. Штаб-квартира альянсу розташована у Франкфурті, Німеччині. 14 травня 1997 року у цьому місті п'ять великих авіакомпаній об'єднались у альянс: Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways International та United Airlines (американська авіакомпанія).

«Star Alliance» став першим глобальним об'єднанням авіакомпаній, яке запропонувало своїм клієнтам польоти по всьому світу. Зараз члени альянсу реалізують різноманітні рейси, а їх варіативність є найбільшою у світі. Як результат – легке подорожування та швидкий зв'язок. Слоган альянсу «The Way The Earth Connects» також відображає основну мету альянсу та характеризує основні аспекти його діяльності.

У 2019 році Skytrax визнала «Star Alliance» найкращим авіаційним альянсом у світі.

«SkyTeam» – це другий за величиною альянс авіакомпаній. Він був створений 22 червня 2000 року чотирьома авіакомпаніями: Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines (американська авіакомпанія) та Korean Air. Штаб-квартира альянсу знаходиться у Нідерландах, Амстердамі. Незважаючи на те, що «Star Alliance» – це перший за величиною та найстаріший альянс, саме

«SkyTeam» впродовж останнього десятиріччя більш ніж втричі збільшив число своїх членів, вдвічі збільшив варіативність пунктів призначення, що дозволило пропонувати клієнтам рейси по всьому світу.

«SkyTeam» збільшує кількість своїх учасників, що спричиняє розширення діяльності на глобальному рівні. Альянс і дедалі планує поширювати свою діяльність, а також покращувати свої послуги та продукти, що чудово відображається у їхньому слогані: «Caring more about you».

Третій за величиною альянс «Oneworld» був створений 1 лютого 1999 року п'ятьма провідними авіакомпаніями у світі: American Airlines, British Airlines, Canadian Airlines, Cathay Pacific Airways (флагманська авіакомпанія Гонконгу) та Qantas Airlines (найбільша авіакомпанія Австралії).

Штаб-квартира альянсу знаходиться у Нью-Йорку, США. Цей альянс – перший у світі міжнародний стратегічний альянс із централізованим менеджментом. Через рік після створення, у 2000 році, управлінська група (на чолі із Управляючим партнером – «One World Management Company») почала вести поточні справи альянсу. Управляючий партнер звітує Правлінню альянсу, що складається з керівників кожної компанії-учасниці альянсу.

«Oneworld», хоча і не є найбільшим альянсом у світі, проте це єдиний альянс, який повністю охоплює Австралію. Члени цього альянсу частіше всіх нагороджувались у авіатранспортній індустрії, а сам «Oneworld» – один із частих переможців різноманітних міжнародних нагород для альянсів авіаліній.

Альянси займають лідируючі позиції на ринку авіаперевезень, провідні позиції в них займають переважно класичні магістральні перевізники і лише невелику питому вагу займають низькотарифні компанії, які лише набирають свою силу. Це свідчить про схильність до історичного коріння, оскільки створення альянсів ініціювали традиційні європейські та американські компанії, які ще до вступу до альянсу мали не одне десятиліття історії. Такі компанії часто стають материнськими для тих низькотарифних дочірніх підприємств, тому що вони більш гнучкі та краще сприймають потреби ринку авіаперевезень, які у наш час дуже швидко змінюються.

Отже, у глобальних міжнародних альянсах співіснують дві моделі авіаперевізного бізнесу, які у той же час доповнюють одна одну: класична та низькотарифна. Така модель співіснування найбільш конкурентоспроможна, а також життєздатна, про що говорять виробничі показники альянсів. Слід зазначити, що прогрес у розвитку високошвидкісного наземного транспорту (наприклад, залізничного) та його популяризація може призвести до того, що низькотарифні перевізники почнуть домінувати на традиційному ринку.

«Deutsche Bahn», найбільший залізничний оператор Європи (а також стратегічний партнер IATA), співпрацює із «Oneworld» у галузі комбінованих перевезень, тобто використовуючи і авіаційний, і залізничний види транспорту. «Deutsche Bahn» дає змогу своїм клієнтам скористатися послугами високошвидкісного потягу Intercity-Express, який зв'язує багато міст Німеччини із Бельгією, Францією, Нідерландами, Австрією,

Угорщиною, Швейцарією та Данією. Оскільки у двох інших глобальних альянсів число членів із Європи дещо більше («Star Alliance» – 12, «SkyTeam» – 7, «Oneworld» компенсує таким чином нестачу своїх партнерів. Ще однією причиною є формування замкнутого технологічного ланцюга транспортного обслуговування клієнтів, а також збільшення числа учасників програм заохочення пасажирів, які часто літають. Наприклад, у «SkyTeam» частка учасників таких програм складає не менш ніж 38%, а у «Oneworld» приблизно 30%.

Історія трьох глобальних альянсів свідчить про їх стійку структуру та грамотний підхід до управління ними. Наприклад, управляюча компанія «Star Alliance Services GMBH» контролює діяльність учасників «Star Alliance». Ця компанія розробляє та просуває проекти, певні ініціативи, які були узгоджені авіакомпаніями, а головна мета – досягнення довгострокової прибутковості акціонерів-перевізників. Усе це: діяльність управляючої компанії, співпраця перевізників – сприяє збереженню за «Star Alliance» лідируючого статусу серед глобальних альянсів.

Що стосується «SkyTeam», у 2009 році оголосили про створення управляючої компанії, яка займається розробленням та реалізацією планів та рішень ради керівників альянсу, просуває на ринок нові послуги, продукти, а також координує діяльність усіх учасників альянсу.

### **3.Нормативно-правове забезпечення ринку авіаперевезень, державні акти та стандарти.**

Як правило, співпраця держав з різноманітних питань щодо міжнародних польотів, авіаперевезень та повітряних сполучень реалізується у формах міжнародних звичаїв та домовленостей. Конвенція, протокол до конвенції, угода, договір, меморандум та обмін нотами – це найменування таких домовленостей, які використовуються у міжнародному повітряному праві [19].

Міжнародні угоди можна розділити на багатосторонні та двосторонні. Прикладами багатосторонніх договорів (угод) є Варшавська конвенція, яка була укладена у 1929 році, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року, Монреальська конвенція 1999-го року та Кейптаунська конвенція від 2001 року. Багатосторонні конвенції про боротьбу з актами незаконного втручання займають особливе місце. До них належать (табл. 9.6):

Таблиця 9.6

#### **Багатосторонні конвенції про боротьбу з актами незаконного втручання**

| № | Назва                               | Рік укладення |
|---|-------------------------------------|---------------|
| 1 | Токійська конвенція                 | 1963          |
| 2 | Гаазька конвенція                   | 1970          |
| 3 | Монреальська конвенція              | 1971          |
| 4 | Протокол до Монреальської конвенції | 1988          |

Ці угоди укладаються авіакомпаніями при розвитку та доповненні двосторонніх договорів, тому за своєю юридичною природою вони не є міжурядовими. Щоб це реалізувати, призначені авіаперевізники наділяються договірною правоздатністю (надається державами), яка характеризується деякою договірною свободою на рахунок змісту двосторонніх угод з різних питань реалізації регулярних перевезень за встановленими повітряними маршрутами. Проте умови та/або вимоги, які передбачені міжурядовими угодами про повітряне сполучення, обмежують цю свободу. Однією з таких вимог є вимога дотримуватись національних законів та правил сторін міжурядової угоди з вирішення питань співпраці на рівні призначених перевізників. Перевізники, які підписують комерційні, інформаційні, технічні та інші угоди, зобов'язані виконувати цю вимогу, а також приймати норми, які не суперечать національним законам. У разі порушення цієї вимоги держави мають право оскаржувати законність угод, які прийняли перевізники, навіть доходячи до припинення дії таких угод. Тому перевізники мають діяти обачно, бути виваженими та ретельними при укладанні угод між собою.

З принципу повного та виключного суверенітету над повітряним простором впливає принцип процедури дозволу на міжнародні польоти у суверенному повітряному просторі. Згідно із цим принципом, будь-які міжнародні польоти, які здійснюються іноземними компаніями або приватними особами, допускаються лише у тому випадку, якщо суверенна держава дала на них дозвіл.

Принцип процедури дозволу формує правову основу повноважень держави щодо правового регулювання міжнародних польотів на її території. Усі ці повноваження можна прослідкувати у виконавчій, законодавчій та судовій сферах. Наприклад, у законодавчій сфері держава на свій розсуд регулює:

1. обов'язкові до виконання вимоги при здійсненні міжнародних польотів на території держави;
2. заходи щодо запобігання та припинення польотів у суверенному повітряному просторі без своєї згоди;
3. заходи з контролю за міжнародними рейсами над територією держави;
4. підстави законності міжнародних польотів (міжнародні договори, спеціальні дозволи та інше);
5. міри покарання за порушення встановленого дозвільного порядку;
6. порядок видачі дозволів національним та іноземним авіаперевізникам на здійснення міжнародних повітряних перевезень.

Що стосується виконавчої сфери, держава сама призначає повноважні органи з повітряного транспорту. Ці органи відповідають за врегулювання усіх аспектів (технічних – наприклад, аеронавігації та авіаційної безпеки, економічних, комерційних) цивільного повітряного транспорту. Функції контролю за дотриманням порядку дозволу у сфері аеронавігації виконують



органи управління повітряним рухом (далі – УПР). Вони стежать за усіма міжнародними польотами (національних та іноземних повітряних суден), починаючи від часу перетину ними державного кордону і закінчуючи посадкою в аеропорту призначення. Так само органи УПР регулюють та контролюють виліт національних та іноземних повітряних суден з аеропорту вильоту і аж до їх виходу за межі державних кордонів. Проте важливо пам'ятати, що органи УПР не здійснюють охорону повітряних кордонів – вони лише контролюють процес польоту суден. Функції з охорони повітряних кордонів виконують органи протиповітряної оборони.

Цивільне повітряне судно, коли вилітає за межі держави, у якій воно зареєстроване, перетинає не лише кордони своєї держави, а й межі інших держав. Політ визнається міжнародним, якщо існує факт перетину державного кордону – це є основним критерієм.

До сфери внутрішньої компетенції держави відноситься регулювання міжнародних польотів. Чиказька конвенція, яка була укладена 1944 року, виходить із визнання цього факту. Відповідно до ст. 11 Чиказької конвенції, закони та правила, «що стосуються допуску на її територію або відбуття з її території повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації», застосовуються «до повітряних суден усіх Договірних держав незалежно від їх національності і дотримуються такими повітряними суднами при прибутті, вибутті або під час перебування в межах території цієї держави». Цим самим держави-учасниці Чиказької конвенції постановили, що закони кожної країни, які регулюють польоти в суверенному повітряному просторі, взаємно визнаються, а також дотримуються в межах території інших держав при міжнародних польотах повітряних суден їх реєстрації.

Так само в обов'язковому порядку двосторонні угоди про повітряне сполучення містять статтю про реалізацію законів щодо допуску та вильоту стосовно повітряних суден іншої сторони (табл. 9.7).

Таблиця 9.7

**Питання міжнародних польотів, які регулюються національним  
повітряним законодавством**

|   |   |
|---|---|
| 1 | управління і аеронавігаційне обслуговування міжнародних польотів            |
| 2 | припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації       |
| 3 | забезпечення безпеки міжнародних польотів                                   |
| 4 | здійснення аеронавігації  |
| 5 | виліт національних і іноземних повітряних суден за межі державної території |

|   |  |
|---|--|
| 6 | допущення іноземних повітряних суден у межі суверенного повітряного простору |
|---|--|

Коли держава допускає польоти у своєму повітряному просторі, вона визначає також порядок проходження іноземного повітряного судна над своєю територією. Це включає місце посадки судна та його маршрут польоту.

«Транзитний проліт». У міжнародній практиці повітряних сполучень часто обговорюються випадки транзиту. Мається на увазі проліт іноземного повітряного судна в межах держави – з посадкою або без, з технічних некомерційних цілей або ж з комерційних цілей, що є частиною повітряного маршруту, який починається та закінчується за межами транзитної держави. Право дозволу або заборони транзиту через свою територію знаходиться виключно в компетенції кожної держави. Держава на свій розсуд вирішує це питання згідно із принципом дозвільного порядку польотів, на якому і засноване це право.

Повітряні судна держави можуть літати над територією іншої держави без посадки (або з посадкою у некомерційних цілях) лише у тому випадку, якщо обидві держави є учасницями Чиказької багатосторонньої угоди від 1944 р. (угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях або про

«дві свободи» повітря). Також ст. 5 Чиказької конвенції зазначає, що формально існує можливість транзитних польотів без посадки через території держав без їх попереднього дозволу. Однак застереження, які містяться у тій же статті конвенції, настільки широкі, що використовуються державами для виправдання отримання дозволу на здійснення над своєю територією транзитних польотів без посадки [20].

Отже, можна зробити висновок, що міжнародний повітряний транзит регулюється або двосторонніми угодами про повітряне сполучення, або ж національним законодавством.

Щодо правового режиму повітряного простору, то його визначає режим території, над якою він розташований. Якщо повітряний простір розташований над державною територією, то на нього діє суверенітет держави. Якщо ж він розташований за межами державної території, то суверенітет прибережних держав на нього не поширюється. До такого простору відносять:

1. простір над виключною економічною зоною;
2. простір над Антарктикою;
3. простір над відкритим морем;
4. простір над міжнародними протоками, але тільки в тому випадку, якщо його повністю не перекривають територіальні води прибережних держав.

Усі ці види повітряних просторів відносять до міжнародного повітряного простору.

Що стосується свободи польотів над відкритим морем та інших свобод, які діють над відкритим морем, то з юридичної точки зору цей простір не підпорядковується жодному суверенітету будь-якої держави та знаходиться у

вільному та рівному користуванні усіх держав. Повітряний простір над цією частиною Світового океану, включаючи територіальне море, розташований за межами державної території.

Єдність правового статусу відкритого моря і розташованого над ним повітряного простору засвідчує те, що відкрите море та повітряний простір над ним юридично нічим не відрізняються. Тому і простір, і море є однаково відкритими та вільними, це дає змогу вільно здійснювати не лише польоти повітряних суден, але й інші види діяльності – наприклад, наукові. З мовчазної згоди держав (прибережних та неприбережних) проводиться така або ж подібна практична діяльність. Сутність цієї діяльності полягає у проведенні наукових досліджень, вивченні метеорологічної обстановки та стану навколишнього середовища. Як наслідок цього всього і виникла свобода повітряного простору, яка, однак, не дорівнює поняттю «свободи польотів».

Свобода повітряного простору над відкритим морем – це традиційна норма міжнародного права, яка виникла у другій половині XX століття. Поява нових видів діяльності в повітряному просторі відкритого моря (дослідницька, космічна та ін.) зумовила появу цієї свободи повітряного простору. Один із видів такої діяльності – забезпечення безпечних умов використання повітряного простору для усіх типів повітряних суден під егідою ІКАО. Проте існує норма, яка у свій час визначила статус та режим повітряного простору над відкритим морем – свобода польотів. Формування та затвердження цієї норми відбувалося у рамках міжнародного морського права, а не повітряного, хоч у 1910 році у Вероні, на Міжнародному юридичному конгресі, запропонували вважати повітряний простір суб'єктом суверенітету, а простір над відкритим морем так само вільним, як і море, над яким він розташований. Свобода польотів уперше була визнана в Женевській конвенції про відкрите море від 1958-го року, вона встановила, що свобода відкритого моря включає, серед іншого, свободу літати над ним. На зміну Женевській конвенції прийшла Конвенція ООН з морського права (1982 р.), у якій також визнається свобода польоту над відкритим морем.

У Конвенції також визначені статус та режим виключної економічної зони як частини відкритого моря, прибережні держави можуть здійснювати до неї певні строго встановлені права економічного характеру. Така зона визнається районом моря, що починається «за межами територіального моря і прилягає до нього», проте не підлягає суверенітету прибережної держави – це зазначено у 55 статті Конвенції. Відповідно, повітряний простір над виключною економічною зоною також не підкоряється суверенітету прибережної держави. Важливо зазначити, що якщо морський простір економічної зони підлягає певному правовому режиму, то такий режим не буде застосовуватись до повітряного простору, лише до морського. Тобто, повітряний простір над економічною зоною у тій же мірі відкритий та вільний, як і повітряний простір над відкритим морем. Прибережні та неприбережні держави, як зазначено у 58 статті Конвенції, мають право користування

свободою польоту в повітряному просторі над економічною зоною, так само, як і над відкритим морем.

Прибережні держави, відповідно до цих свобод, мають однаково рівне право на:

1. здійснення наукових досліджень;
2. забезпечення безпеки польотів для літаків (цивільних та військових) у повітряному просторі, який розташований над економічною зоною та відкритим морем;
3. надання допомоги пошкодженим літакам та/або кораблям;
4. використання радіотехнічних засобів для обслуговування польотів;
5. проведення спостережень за ситуацією в морі в інтересах торгових, промислових, дослідницьких та інших суден;
6. здійснення юрисдикції над повітряними суднами, які мають закріплені за державою реєстрацією;
7. проведення випробування ракет.

Якщо держави користуються свободами, які діють у відкритому морі, вони також зобов'язані:

1. дотримуватись рекомендованих правил польоту;
2. не забруднювати повітряний простір;
3. забороняти політ для літаків без ідентифікаційних знаків;
4. діяти мирно, не застосовувати силу;
5. надавати допомогу повітряним суднам, які лихим чином опинились у відкритому морі.

Що стосується режиму польотів над міжнародними протоками, то для використання простору в інтересах міжнародного співтовариства також має значення режим проходу морських суден. Найбільш гостро це стосується тих проток, які з'єднують одну частину відкритого моря з іншою. Це питання розглядається та вирішується у Конвенції, у третій частині, яка має назву

«Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства». Проте не всі міжнародні протоки підпадають під дію цієї статті. Варто розрізняти чотири категорії таких проток, кожна з яких має свій правовий режим.

Спеціальний режим. У часи до 1982 року, до часу, коли була прийнята Конвенція, існували міжнародні договори щодо Чорноморських, Балтійських та Магелланових проток відповідно. У третій частині Конвенції вказано, що вона не визначає правового режиму проток, прохід по яким уже перебуває в компетенції інших міжнародних конвенцій, які були прийняті до підписання Конвенції. Детально про це говориться у ст. 35, де вказано, що режими проходу та прольоту в них не відрізняються від звичайної свободи прольоту та проходу.

Свобода судноплавства та прольоту. Протоки, які посередині перекриваються територіальними водами, не регулюються Конвенцією. Це відбувається тому, що на таких протоках діє режим відкритого моря, що означає також свободу судноплавства та свободу польотів. Наприклад, однією з таких проток є Мозамбіцька протока.

Транзитний прохід та проліт. Такий проліт стосується лише тих проток, які з'єднують дві частини відкритого моря або виключної економічної зони. Наприклад, Сінгапурська, Корейська, Гібралтарська, Ла-Манш та інші протоки відносяться до цієї категорії.

Правовий режим транзитного прольоту. Що розуміють під транзитним прольотом? Це реалізація свободи прольотів разом із безперервним транзитом через повітряний простір. Протока, над якою цей простір розташований, має з'єднувати дві частини відкритого моря або ж виключної економічної зони.

Також існують правила, які зберегли свою юридичну силу, відповідно до загальних міжнародних правил:

1. усі держави можуть вільно користуватися відкритим для транзитного прольоту простором над протоками відповідно до своїх інтересів (політичних, економічних тощо);

2. усі держави можуть відправляти свої літальні апарати через ті міжнародні протоки, до яких застосовується режим транзитного прольоту, а також без згоди держави, яка розташована при протоці.

Усі ці права та правила формують зміст права транзитного прольоту.

Отже, можна зробити висновок, що транзитний проліт – це об'єкт міжнародного правового регулювання. Конвенція ООН визнає права усіх держав на вільне використання міжнародних проток, які перекриті територіальними водами.

Транзитний проліт над чорноморськими протоками. У 1936 році була укладена Конвенція Монтре, у якій затверджується, що певні зобов'язання щодо забезпечення польотів цивільних повітряних суден над чорноморськими протоками має Туреччина. Проліт над ними дозволений тільки у тому випадку, коли дотримуються певні умови, такі як:

1. держава повинна повідомити турецький уряд про політ;
2. політ може відбутись лише за встановленим повітряним маршрутом;

3. потрібно повідомити принаймні за три дні турецькому уряду про епізодичні рейси, а що стосується регулярних, то необхідно надати інформацію про дату прольоту.

У Конвенції ООН від 1982 року зазначено, що проліт через Чорноморські протоки може ототожнюватись із реалізацією свободи прольоту між замкнутим морем (йдеться про Чорне море) та відкритим морем (Середземним морем). Це відбувається тому, що Чорне море відноситься до тієї категорії морів, які оточені двома або більше державами, а також сполучені з іншим морем чи океаном.

Проліт над Балтійськими протоками. Балтійське море сполучене із Північним морем та Атлантичним океаном лише трьома природними шляхами: Великим та Малим Бельтом та Зундом. Прибалтійські країни з'єднуються через ці протоки практично з усіма державами світу. Копенгагенський трактат від 1857 року – це документ, у якому визнається свобода судноплавства по міжнародним морським шляхам через Балтійські

протоки. А отже, з цього витікає також свобода повітряних суден на проліт над цими протоками