

2. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.1996 р. № 1587 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1587-96-%D0%BF>

УДК 347.82(477):341:061.1(043.2)

Бабенко О. Ю.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент

РЕАЛІЗАЦІЯ ПОЛІТИКИ ВІДКРИТОГО НЕБА В УКРАЇНІ – ЯК КРОК ДО ІНТЕГРАЦІЇ В ЄС

Інтеграція України у Європейський Союз неможлива без створення відповідних національно-правових передумов для її здійснення. Що стосується правових засад співпраці між Україною і європейськими співтовариствами, то їх визначають насамперед Угода про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС (УПС) від 14 червня 1994 року та Загальнодержавна програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої Законом України від 18.03.2004 р. N 1629-IV, з метою поетапного впровадження в Україні вимог міжнародних і європейських стандартів і створення умов для набуття Україною членства в Спільних Авіаційних Владах країн Європи.

Наразі, у межах держав-членів ЄС діє режим повітряних перевезень, який у повітряному праві отримав назву "відкрите небо" і який характеризується наданням повного доступу до ринку повітряних перевезень без обмежень у призначенні перевізників, маршрутів, прав, ємності, частоти, тарифів і спільного використання кодів. Що стосується України, то відкриття неба шляхом підписання угоди з ЄС. Це може бути великим шансом для України як держави й для українського ринку авіаперевезень. Крім того, це підвищить інтерес із боку іноземних експлуатантів, а та-

кож – за умови абсолютної свободи бізнесової діяльності в цьому відношенні – викличе утворення вітчизняних експлуатантів. Розшириться доступ до повітряного транспорту для українців, а також доступ до вітчизняної торгівлі та туризму з боку громадян інших держав.

Але в політиці відкриття "єдиного неба" є певні проблеми, з якими борються у всій Європі. Так 10 жовтня 2013 року Європейське об'єднання авіадиспетчерів звернулося із закликом до своїх членів організувати загальноєвропейський страйк через плани влади. Акція відбудеться як протест проти ідеї Єврокомісії з організації Єдиного європейського повітряного простору. Цей проект спрямований на усунення національних бар'єрів в авіації і появу єдиного регулювального органу з адміністрації повітряного руху в ЄС. Згідно з проектом Єдиного європейського повітряного простору, національні авіадиспетчерські служби об'єднують у дев'ять функціональних блоків аеропростору. За рахунок подібної централізації у ЄС розраховують скоротити витрати і збільшити втричі пропускну здатність повітряного простору Європи.

У свою чергу авіадиспетчери вважають, що проект Єдиний європейський повітряний простір може спровокувати падіння безпеки польотів і погіршення умов праці – урізання зарплат і можливе скорочення співробітників. Вони переконані, що проект націлений на збільшення рентабельності за рахунок зменшення безпеки.

Тому немає впевненості у правильності того, що Україна і ЄС вже погодили частину умов договору Про відкрите небо. Єврокомісія і Україна домовилися про основні принципи створення спільного авіаційного простору і узгодили методи впровадження Україною вимог ЄС, а також умови роботи авіакомпаній. Головне завдання країни – захистити інтереси вітчизняних авіакомпаній. Для цього Україна пропонує ввести адаптаційний період для своїх авіакомпаній – частина норм договору про спільний авіаційний простір повинна набути чинності лише через 1,5-2 роки після підписання договору. Це правильна ідея, адже відкриття повітряного простору країни для перевізників з Європи може завдати шкоди українським авіакомпаніям. На нашу думку, спільний авіаційний простір має зробити позитивний вплив на розвиток українських аеропортів і транзитного потенціалу країни. Але є й

ризиками для авіакомпаній і аеропортів. В українських пасажирів зараз недостатньо грошей для активних авіаподорожей, крім того, залишається питання обмежень через візовий режим з країнами ЄС. Отже, перед підписанням угоди необхідно зважити всі плюси і мінуси впровадження даної системи для України, потрібно визначити чи сприятиме це покращенню якості послуг у повітряному сполученні, поліпшенню функціональних можливостей та зміцненню безпеки всієї системи.

Література

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України // Офіційний вісник України. від 01.10.2011. – №15. – С. 1028.
2. Угода про партнерство та співробітництво між Європейськими Співтовариствами та Україною // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 2003. – № 8.
3. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://aviadoc.narod.ru/icao/konv_1.htm
4. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

УДК 347.8 (043.2)

Безпальча О. О.,
студентка

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ФОРМУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Авіаційний транспорт в Україні формувалася за ще часів СРСР. Після здобуття незалежності та розвитку ринкових відносин, що вимагало змін, було сформовано національну систему організації та управління авіаційним транспортом. Повітряний кодекс Ук-

раїни, прийнятий 1993 року як основний акт, що регулює діяльність цивільної авіації, багато в чому повторював традиції радянського законодавства, тому потребував внесення докорінних змін та доповнень, спрямованих на нові реалії розвитку суспільних відносин у сфері цивільної авіації, вимог та стандартів, рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), регіональних спеціалізованих міжнародних інституцій у Європі JAA та Євроконтролю. З прийняттям у 1993 р. Повітряного кодексу розпочинається інтенсивний розвиток повітряного права. Згідно статті 1 України, як суб'єкту міжнародного права, належить повний і виключний суверенітет на повітряний простір в її територіальних межах [1, с. 1].

Розвиток авіаційної галузі відбувається відповідно до Державної комплексної програми розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 2001 р. №919. Слід зазначити, що нормативна база містить цілий ряд документів колишнього Міністерства цивільної авіації СРСР, а також розробки початку 90-х років коли і відбувалося її формування. Звичайно, протягом років до актів вносилися необхідні зміни і доповнення, але все одно, більшість з них є застарілими і потребує заміни на відповідні національні нормативно-правові акти, що були б адаптовані до вимог законодавства Європейського Союзу. Враховуючи це, у проекті Повітряного кодексу України (2009 р.) пропонується встановити правові основи використання повітряного простору України з урахуванням вимог міжнародного повітряного права, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, економіко-правові й організаційні засади діяльності у галузі авіації, забезпечення безпеки та інтересів держави, безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки [4, с. 65]. Концепція нового Повітряного кодексу вперше побудована на комплексному розумінні авіації, включаючи цивільну авіацію та військову авіацію. Досягненням проекту Повітряного кодексу (2009 р.) вважалось те, що він вміщував вже не так багато відсильних норм, які ускладнювали користування попередніми кодексами. Концепція нового кодексу України (2009 р.) була орієнтована на максимальне врахування сучасних тенденцій розвитку цивільної авіації, міжнародного повітряного права. Так, у проекті Повітряного кодексу України (2009 р.) більш ґрунтовно