

Дослідження даного питання набуває особливої актуальності в контексті спрямування зовнішньої політики України на інтеграцію до Євросоюзу, що викликає необхідність гармонізації українського законодавства із законодавством ЄС, у тому числі, й в сфері повітряного транспорту[2]. Важливим засобом подолання труднощів і перешкод правового характеру на цьому шляху є розробка типової угоди про повітряне сполучення у відповідності із вимогами Європейського Співтовариства з метою укладання нових або зміни вже існуючих двосторонніх договорів про повітряне сполучення з державами-членами Євросоюзу. Це сприятиме входженню України до єдиного європейського простору, правовий режим якого регулюється нормами, спільними для всіх країн-учасниць.

Аналіз питань лібералізації міжнародних повітряних перевезень, яка реалізується, через надання державами на основі взаємності повного об'єму комерційних прав – "свобод повітря", є важливим для України [4].

Насамперед, це стосується визначення оптимальних правових форм та механізмів лібералізації доступу до ринку як міжнародних повітряних перевезень, у цілому, так і до ринку повітряних перевезень Євросоюзу. Ціль реформи в галузі лібералізації міжнародних повітряних перевезень полягає у створенні умов, за яких повітряний транспорт буде мати змогу розвиватися стабільно, не зменшуючи рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки. У довгостроковій перспективі основною метою лібералізації є встановлення найбільш сприятливих та ефективних економічних та торгових зв'язків між державами, максимальне сприяння зростанню та розвитку економіки в національному та регіональному масштабі, а також забезпечення при цьому права кожної держави на змістовну участь у діяльності міжнародного повітряного транспорту [1].

Отже, Україна на сучасному етапі повинна знайти свій власний шлях переходу до лібералізації міжнародних повітряних перевезень у світлі змін, які відбуваються в повітряному секторі, з метою здійснення ефективної участі в діяльності повітряного транспорту. У цих умовах необхідно гармонізувати законодавство України з законодавством Європейського Союзу, адже пріоритетним напрямком української зовнішньої політики є набуття членства в

Європейському Союзі. Це означає необхідність внесення змін до існуючих двосторонніх угод України з країнами-членами ЄС стосовно володіння авіаперевізниками та контролю за їх діяльністю, призначення авіаперевізників тощо.

### *Література*

1. Богуславський М. М. Міжнародне приватне право: Підручник. – 3-е изд., Перераб і доп. – М. : Юрист, 1999. – 408 с.
2. Добідовська Я. О. Правовий аналіз комерційних "свобод повітря" / Я. Добідовська // Український часопис міжнародного права. – 2004. – №2. – С. 92-97.
3. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право: підручн. / В. Ф. Опришко. – 2-ге вид., перер. і допов. – К. : КНЕУ, 2003. – 311 с.
4. Л. П. Ануфрієва Міжнародне приватне право: навч. посібник / Л. П. Ануфрієва, К. А. Бекашев, Г. К. Дмитрієва та ін.. – М. : ТК Велбі, Вид-во Проспект, 2008. – 688 с.

УДК 656.7.01:061.25 ICAO:347.82 (043.2)

**Осовська О. І.,**  
студентка,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Єршов Є. К., старший викладач

## **РОЛЬ ICAO У ФОРМУВАННІ ПОВІТРЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ**

Міжнародна організація цивільної авіації ICAO (англ. International Civil Aviation Organization) є єдиною міждержавною організацією в галузі цивільної авіації спеціалізованою установою системи ООН. Вона була створена у 1944 році в Чикаго одночасно із укладенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яка стала статутом організації та започаткувала формування нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права. Метою і завданням ICAO є регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах для забезпечення їхньої ефективності і

безпеки. Цілі організації визначені у ст. 44 Конвенції 1944 р.: забезпечувати безпечний і впорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації в світі; заохочувати конструювання й експлуатацію повітряних суден у мирних цілях; забезпечувати розвиток повітряних трас, аеропортів і аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задовольняти потреби народів світу у безпечному, регулярному, ефективному й економічному повітряному транспорті; забезпечувати повагу до прав держав і справедливості для кожної держави-учасниці можливості використовувати авіапідприємства, що зайняті в міжнародному повітряному сполученні; сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації; сприяти розвитку міжнародної цивільної аеронавтики у всіх її аспектах. Під егідою ІКАО розробляються "стандарти" і "рекомендації", об'єднані в Додатках до Конвенції. Завдяки ІКАО вдалося домогтися значного спрощення митних, імміграційних і санітарних правил, що стосуються цивільної авіації; розробити систему метеорологічного обслуговування, контролю за польотами, зв'язку, радіомаяків і радіодіапазонів, а також інших засобів забезпечення безпеки польотів.

Роль ІКАО у формуванні повітряного законодавства України досить значна, зумовлена взаємовигідною співпрацею. У 2005 році Україні запропоновано підписати Угоду про окремі аспекти повітряного сполучення, а в 2006 – приєднатися до Спільного Авіаційного Простору (САП), в якому діють єдині стандарти безпеки (зараз членами САП є 36 країн). Останнє потребує виконання низки вимог, насамперед прийняття нового Повітряного кодексу. Його розробкою займалися у рамках проекту TWINNING із погодження законодавства України у сфері цивільної авіації із законодавством та стандартами ЄС.

З метою допомогти в цьому нелегкому процесі наближення до САП Євросоюз започаткував ряд проектів, одним з яких був проект з цивільної авіації, безпеки і навколишнього середовища TRACECA (загальним кошторисом 5 млн. євро) – міжнародна транспортна програма, в яку, окрім Євросоюзу, входили 9 країн Східної Європи, Кавказу та Центральної Азії. За 2009-2012 рр. в рамках проекту було перепідготовлено авіаційний персонал, що працює у сфері авіаційної безпеки, безпеки польотів і охорони навколишнього середовища, а також адміністрацію цивільної авіації

та операторів ринку в рамках вимог міжнародних конвенцій, резолюцій і норм ЕУ/ЕАСА (Європейського агентства з авіабезпеки) і ІКАО. Учасники семінарів удосконалювали свої знання та вміння в технічних галузях, а держслужбовці зміцнювали адміністративні функції для впровадження міжнародних та європейських норм безпеки польотів (ЕУ-Орп, стандартів ремонтних робіт, доповідей про події, механізми здійснення нагляду). Завданням проекту була й підготовка держслужбовців з колишніх Державіа-адміністрації (ДАА) та Міністерства транспорту та зв'язку до інтеграції з європейськими авіаційними структурами.

Результатом наполегливої роботи став проект нового Повітряного кодексу України, у концепції якого (вперше побудованій на комплексному розумінні авіації, включаючи цивільну та військову) пропонувалося 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. До змісту проекту Повітряного кодексу були включені Авіаційні правила, в яких у світлі уніфікованих вимог та рекомендованої практики ІКАО зроблений акцент на питаннях безпеки, запобігання авіаційним подіям, ліцензування авіаційних робіт, сертифікації авіаційних компаній та їх авіаційного парку. Збільшена кількість норм, що встановлюють відповідальність перевізника, експлуатанта повітряного судна. Концепція нового Повітряного кодексу України орієнтована на максимальне врахування сучасних тенденцій розвитку цивільної авіації, міжнародного права, особливо у частині використання повітряного простору, забезпечення безпеки польотів, охорони навколишнього середовища, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання чим переконливо демонструє пристосування повітряного права України до міжнародних вимог та робить значний внесок у визнання повітряного права як галузі, що складається з основних та міжгалузевих інститутів, надаючи йому комплексного характеру.

Чинний Повітряний кодекс України [1] встановлює правові основи діяльності в галузі авіації, акцентуючи, що державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного

простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. № 3393 VI // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46.

УДК 431.226:342:061.1ЄС:342 (043)

**Повсткін Д. О.,**

студент,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

### **МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО В КОНТЕКСТІ ЗБЛИЖЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА І ПРАВОВИХ СИСТЕМ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ ЄС ТА УКРАЇНИ**

Прискорення глобалізаційних процесів у світі та Європі зумовлює поступове поглиблення тенденцій до інтеграції політичного, економічного, а значить і правового – простору розвинених держав. З достатньою чіткістю це можна простежити на прикладі формування єдиних правил європейського комерційного обороту шляхом застосування різних форм узгодження законодавства держав ЄС у сфері міжнародного приватного права. Вагомим чинником актуальності дослідження європейської уніфікації та гармонізації приватного права є задеклароване Україною прагнення вступити до ЄС як магістральний напрям її зовнішньополітичної діяльності, у зв'язку з чим проблеми вдосконалення регулювання відносин з іноземним елементом є важливим завданням української приватноправової доктрини.

Відповідно до ст. 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) та їх державами-членами від 16 червня 1994 р. (далі – УПС) [3]. Україна взяла на себе зобов'язання вживати заходи для

поступового приведення національного законодавства у відповідність до законодавства Європейського Союзу у визначених сферах, таких як: митне право; законодавство про компанії; банківське право; бухгалтерський облік компаній; податки, включаючи непрямі; інтелектуальна власність; охорона праці; фінансові послуги; правила конкуренції; державні закупівлі; охорона здоров'я та життя людей, тварин, рослин; довкілля; захист прав споживачів; технічні правила і стандарти; регулярні міжнародні повітряні перевезення; єдиний авіаційний простір; енергетика, включаючи ядерну.

На нинішньому етапі адаптація має ґрунтуватися на принципі доцільності, тобто в процесі адаптації слід враховувати, перш за все, наслідки впровадження норм, передбачених законодавчими актами, з точки зору їх впливу на економічну, соціальну та політичну ситуацію в Україні.

Законодавчі засади адаптації визначені Законом України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" від 18 березня 2004 р. (далі – Програма) [1].

У Програмі передбачені загальні ознаки механізму адаптації законодавства, зокрема, визначені: стадії та завдання, які необхідно виконати на першому етапі, що розрахований на період до завершення дії УПС, послідовність здійснення адаптації; інституційний механізм; роль Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України. Діяльність органів влади у сфері адаптації законодавства України до законодавства ЄС поступово стає системною та планомірною складовою політики інтеграції України до ЄС.

Значна роль у вивченні сучасних проблем міжнародного приватного права в контексті зближення (уніфікації, гармонізації, апроксимації) законодавства і правових систем держав-членів ЄС та України належить таким вченим як Н.С.Кузнецова [4, с. 174-188], Л. А. Луць [5, с. 146 -148] та іншим дослідникам.

У світлі вищевикладеного, продовжують залишатися невирішеними такі основні проблеми міжнародного права як: 1) складна передбачуваність колізійної норми, яка буде застосована судом для врегулювання відносин з іноземним елементом; 2) встановлення змісту іноземного права та віднайдення адекватних