

пеки польотів, визначення загроз та відповідних джерел небезпеки авіаперевезень, а відтак продовжуватимуть ставати все більш актуальними. Сукупність такого роду факторів дозволяє розглядати безпеку польотів на авіаційному транспорті в сучасних умовах як одну з найголовніших цілей і невід'ємну умову ефективного функціонування як всієї транспортної системи країни взагалі, так і авіаційного комплексу зокрема.

Ефективність функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є неможливою без її належного правового забезпечення. Аналіз поточного законодавства та практики його застосування дає змогу говорити, що, незважаючи на значну законодавчу активність в галузі правового регулювання питань забезпечення названої безпеки, правовий механізм, покликаний забезпечувати відповідний рівень безпеки польотів, не тільки має суттєві недоліки, але й не регулює значну кількість відносин щодо визначеної категорії. З цього приводу доречно звернути увагу на Повітряний кодекс України, який був прийнятий Верховною Радою України 19.05.2011 року.

Будучи основним правовим актом, що регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації, в ньому лише передбачено розділ XI, присвячений захисту авіації від актів незаконного втручання, і взагалі проігноровано питання забезпечення безпеки польотів. Зрозуміло, що згаданий кодекс за своїм змістом є законодавчим актом непрямої дії. Багато статей, які формують організаційно-правовий механізм та забезпечують реалізацію цього закону на практиці, є відсильними і потребують цілого ряду законодавчих та підзаконних нормативних актів, що деталізують та конкретизують положення кодексу, особливо в частині забезпечення безпеки польотів. Спеціально цьому питанню присвячено Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, затверджене навіть не постановою Кабінету Міністрів України, а наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 листопада 2005 року № 895, хоча це питання з огляду на важливість заходів щодо забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті має бути урегульований щонайменше у правовому акті вищого органу виконавчої влади.

Отже, логічно, щоб питання щодо безпеки польотів були закріплені та конкретизовані у спеціальному законодавчому акті – Законі України "Про безпеку польотів на авіаційному транспорті". За юридичною формою пропоную саме закон, беручи до уваги, що саме в ньому були б закріплені правові норми, які були б спрямовані на забезпечення основної мети національної транспортної політики України в авіаційній сфері – гарантування безпеки польотів на різних рівнях, захист життя пасажирів і екіпажа.

### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46.
2. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті [Електронний ресурс]: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 р. № 895. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05>
3. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами України у 2012 році. – К. : Державна авіаційна адміністрація, Управління незалежного розслідування авіаційних подій. – К., 2010. – С. 8.

УДК 342.22(477): 341.171(043.2)

**Райчук І. І.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ  
науковий керівник: Корнєєв Ю.В., к.ю.н., доцент

### **АДАПТАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС**

Адаптація законодавства України до законодавства ЄС – процес приведення законів України та інших нормативно-правових актів у відповідність *acquis communautaire*. *Acquis communautaire* – правова система Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу, прийняті в рамках Європейського

співтовариства, Спільної зовнішньої політики та політики безпеки і Співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ.

Ключовим елементом успішної інтеграції України до ЄС є досягнення певного рівня узгодженості законодавства нашої країни з нормами права ЄС. Зближення українського законодавства із сучасною європейською системою права забезпечить розвиток політичної, соціальної, культурної активності громадян України, економічний розвиток держави в рамках ЄС, а також створить необхідні передумови для отримання Україною статусу асоційованого члена Євросоюзу, що є головним зовнішньополітичним пріоритетом України в середньостроковому вимірі [3].

Законом України від 15 квітня 2004 року "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" зазначено, що дана програма визначає механізм досягнення Україною відповідності третьому

Копенгагенському та Мадридському критеріям набуття членства в Європейському Союзі. Цей механізм включає: адаптацію законодавства, утворення відповідних інституцій та інші додаткові заходи, необхідні для ефективного правотворення та правозастосування. Відповідно до програми, адаптація законодавства України є планомірним процесом, що включає декілька послідовних етапів, на кожному з яких повинен досягатися певний ступінь відповідності законодавства України до права Європейського Союзу. Пріоритетними сферами законодавства України на першому етапі стали митне, банківське право, бухгалтерський облік та оподаткування, законодавство про компанії, інтелектуальна власність, охорона праці, фінансові послуги, пенсійне забезпечення, правила конкуренції, державні закупівлі, охорона здоров'я та життя, довкілля, захист прав споживачів, енергетика, транспорт [1].

Адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу, передбачена ст. 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими Співтовариствами і їх членами, є одним з найважливіших аспектів співробітництва України та ЄС. Згідно п.1 ст. 51 Угоди про партнерство та співробітництво, Україна та ЄС визнали, що "важливою умовою для зміцнення економічних зв'язків між Україною та Співтовариством є зближення існуючого і майбутнього законодавства України із законодавством Співтовариства [2].

Варто зазначити, що у відповідності до положень Загальнодержавної програми процес адаптації законодавства складається з декількох етапів, а саме: визначення актів *acquis communautaire*, які регулюють правовідносини у відповідній сфері; переклад визначених актів на українську мову; здійснення комплексного порівняльного аналізу регулювання правовідносин у відповідній сфері в Україні та в Європейському Союзі; розроблення рекомендацій щодо приведення законодавства України у відповідність з *acquis communautaire* та інші.

Не дивлячись на досягнутий значний прогрес в процесі адаптації, на сьогодні актуальними залишається ще багато проблемних питань. Проектом Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Порядком денним асоціації Україна – ЄС передбачено появу великої кількості юридично обов'язкових зобов'язань України у сфері адаптації законодавства, невиконання яких може призвести до вжиття проти України відповідних економічних санкцій. У зв'язку з цим виникла потреба змінити підходи до реалізації адаптації. З метою забезпечення плановості роботи у сфері адаптації, починаючи з шостого засідання (9 березня 2010 року), Координаційна рада схвалює Прогресивний план адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, який враховує зобов'язання України у сфері адаптації законодавства та дозволяє розпочати підготовку до виконання Угоди [4].

Повітряний кодекс, прийнятий Верховною Радою у травні 2011 року має велике значення для співробітництва України з країнами ЄС на повітряному транспорті, оскільки він регламентує правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави і національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства у повітряних перевезеннях

Отже, слід зробити висновок, що сама лише адаптація законодавства не буде ефективною, якщо нехтувати іншими складовими інтеграційного процесу. Розуміння важливості цього явища, відповідальне ставлення до нього, плідна співпраця всіх гілок влади та політичних сил, а також врахування досвіду країн-членів ЄС безперечно дасть позитивний результат. Крім того, однією з необхідних передумов успішної адаптації законодавства України є

наповнення реальним змістом принципу верховенства права та надання надійних гарантій захисту прав людини.

### *Література*

1. Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України № 1629 15 від 18.03.2004 р. // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 29. – Ст. 367

2. Угода про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Співтовариством від 16 червня 1994 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05>

3. Костюк С. Адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу: стан, проблеми та перспективи: / С. Костюк, Н. Істягіна. // Науковий вісник Дипломатичної академії України при МЗС України. – К.: Дипл. акад. України, 2001. – Вип. 4. – С. 196-202.

4. Моніторинг процесу адаптації державної служби до стандартів ЄС в сфері аналізу та розробки політики: звіт за 2011 рік, підготовлений Благодійним фондом "Інтелектуальна перспектива" за фінансової підтримки ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.csep.org.ua/>

УДК 347.822.4(043.3)

**Сіроченко Т. В.,**  
студентка,

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

### **РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В РЕГУЛЮВАННІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ**

Цивільна авіація – це сукупність повітряних суден, аеродромів, аеропортів, що здійснюють регулярні і нерегулярні перевезення в комерційних цілях за плату [3].

Цивільна авіація України переживає дуже непрості часи. Літако-вертолітний парк цивільної авіації України застарілий, а се-

редній вік українських авіалайнерів складає приблизно 15-20, а то і більше років. У зв'язку з цим виникає серйозна загроза щодо безпеки перевезень на таких повітряних суднах, тому було заборонено польоти деяких українських літаків в європейські країни, оскільки вони не відповідають вимогам безпеки, екології, шуму, охорони навколишнього середовища. Зважаючи на це актуальною проблемою є те, що на сьогоднішній день закупівля оновленої техніки майже не проводиться, а строк експлуатації старих машин все-таки продовжується шляхом проведення ремонтів, яка звичайно може вирішити дану проблему, але на досить нетривалий проміжок часу. Так, для забезпечення безпеки польотів змінюється схема аеровокзалів при якій виключаються тривалі переходи пасажирів. За рекомендаціями Міжнародної асоціації цивільної авіації (IATA) передбачаються відстані переходів пасажирів, які не повинні перевищувати 300 метрів, а максимальна відстань між стоянками автомобілів і найбільш віддаленими стійками реєстрації не повинна перевищувати 100 метрів. Варто зазначити, що майже всі аеропорти України централізовані аеровокзальні комплекси, окрім аеропорту Бориспіль, який впродовж останніх 20 років перетворився на децентралізований [5].

На думку Калюжного Р. А., проблема забезпечення безпеки авіаційних перевезень є актуальною для кожної країни. Саме рівень безпеки польотів прямо впливає на імідж держави, розвиток економіки та транспорту в цілому. Незважаючи навіть на науково-технічний прогрес в галузі авіаційної техніки, проблема безпеки польотів, набуває все більшої гостроти. Усі авіакатастрофи тягнуть за собою низку наслідків – це і моральні збитки у зв'язку з травматизмом чи загибеллю людей, що в свою чергу обтяжуються й матеріальним збитком, який, наприклад в США на початку 50-х років минуло століття оцінювався в 450 млн. \$, а в даний час ця цифра досягла 3 млрд. \$. Зокрема, за 2010 рік у світі було зареєстровано 29 авіаційних подій. В результаті чого загинула 831 людина в літаках і 6 чоловік на землі. Щорічно з 2000 по 2009 роки в середньому відбувалася 31 авіаційна подія, в яких гинуло по 810 чоловік [1].

У зв'язку з даними проблемами чи не найголовніше місце у їх подоланні займають саме міжнародні організації, оскільки міжнародне повітряне право – це не лише сукупність міжнародно-пра-