

Козацька Ю.О., Погребний М.Д.,

студенти,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ЄВРОПЕЙСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ І УКРАЇНА

Єдине Європейське небо допомагає Європейській організації повітряного руху вирішувати поточні питання, що впливають на повітряний транспорт, а також щоб впоратися з майбутніми проблемами. Реформа Єдиного Європейського Неба базується на чотирьох принципах: продуктивність, єдина безпека, нові технології та управління ресурсами на землі. Регулювання продуктивності відбувається через підвищення ефективності системи управління повітряним рухом, сприяння інтеграції надання послуг та зміцнення функцій мережного управління. Метою є перетворити нинішні ініціативи для функціональних блоків повітряного простору в справжні інструменти регіональної інтеграції для досягнення цільових показників.

Важливо, що основа єдиної безпеки полягає в тому, що темпи зростання обсягу повітряного руху, перевантаженість повітряного простору і аеродромів, а також використання нових технологій виправдовує загальний підхід до розробки і застосування гармонізованого регулювання в цілях підвищення рівня безпеки повітряного транспорту. Виходячи з цього підходу комісія запропонувала розширити компетенцію Європейського агентства з Безпеки польотів (EASA) для: аеродромів, організації повітряного руху та аеронавігаційних служб. Крім того, слід зазначити, що відкриваючи двері для нових технологій Європа повинна прискорити розвиток системи управління шляхом впровадження SESAR в цілях підвищення рівня безпеки польотів та управління рухом потенціалу. Відомо також, що для управління ресурсами на землі потрібні інвестиції, для підвищення пропускної спроможності аеропортів, управлінського потенціалу та ефективності і безпеки Європи [1].

Щодо нормативної бази, то два пакети Єдиного Європейського

неба (Single European Sky) забезпечують законодавчу основу для забезпечення майбутньої безпеки повітряного транспорту, пропускної здатності і ефективності потреби на Європейському, а не національному рівні. Також існує досє в якому чітко вказано, що досягнуто на даний момент, і які наступні кроки повинні бути зроблені на шляху до досягнення більш ефективного Європейського повітряного простору [2].

Таким чином, аналізуючи все, можна сміливо сказати, що починаючи з 2001 року (саме в цьому році Європейська комісія схвалила пропозиції щодо Єдиного Європейського неба) і закінчуючи 2011 роком (коли була вже остаточна реалізація правил прийнятих Європейською комісією), вже в 2012 році дана схема успішно працювала, і працює успішно на даний час, але є певні проблеми, які вирішуються. Єдине Європейське небо – це проект, пов'язаний з аеронавігацією, тобто, з обслуговуванням повітряного руху, організацією повітряного простору, диспетчерськими службами, керуючими рухом, синхронізованою модернізацією систем.

Сьогодні Україна дуже близька до входження в Єдиний Європейський простір. Український повітряний простір дуже важливий в плані європейської інтеграції, оскільки Україна – транзитна держава (майже 70-80% повітряного руху є транзитним). Крім того, політ повітряного судна повинен проходити по найбільш оптимальній траєкторії, що важливо як для пасажирів, так і для авіакомпаній, а також для навколишнього середовища – чим менше судно знаходиться в повітрі, тим менше шкідливих викидів в атмосферу. Українська аеронавігаційна система – частина загальноєвропейської. Тому так актуальна для України концепція "Єдиного Європейського неба". Державною авіаційною службою продовжується робота щодо підготовки угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір та адаптації законодавства Європейського Союзу з питань використання повітряного простору та обслуговування повітряного руху.

Слід наголосити, що основна мета заходів щодо організації повітряного простору є створення структури повітряного простору, елементи якої динамічно змінюються відповідно до експлуатаційних потреб, застосування зональної навігації з метою підвищення ефективності діяльності користувачів повітряного простору України. Нині можна констатувати, що етап реалізації основних на-

прямків руху потоків повітряних суден завершено. Маршрути, які проходять через район відповідальності України, максимально наближені до ортодромії основних низок маршрутів між аеропортами і є привабливими для внутрішніх та зовнішніх користувачів [3].

Література

1. European Union [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://europa.eu/legislation_transport/air_transport/tr0003_en.htm
2. Eurocontrol [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.eurocontrol.int/artacles/single-european-sky-timeline>
3. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/front-printer/30068>

УДК 347.82(043.2)

Козир О. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ДО ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА УКРАЇНИ

З огляду на сучасні вимоги європейського і міжнародного права, виникає нагальна необхідність вдосконалення національного повітряного права. Так як повітряне право України сформоване як комплексна галузь, яка поєднує норми конституційного права (суверенітет над повітряним простором), норми адміністративного права (порядок сертифікації авіакомпанії та реєстрації повітряних суден, тощо), норми цивільного права (право власності на повітряне судно, перевезення пасажирів), норми кримінального права (відповідальність за особливо тяжкі правопорушення, тероризм на авіаційному транспорті), норми екологічного права (регулювання екологічних забруднень авіаційних підприємств), норми земельного права (землі аеродромів та ін.) – це ускладнює регулю-

вання цих правовідносин. Зважаючи на це українські дослідники висловлюють думку про виокремлення повітряного права в окрему галузь права [3,с.4].

Та попри існуючі проблеми спостерігається розвиток повітряного права. Так, 19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня цього ж року. Прийнятий документ по-новому підходить до прав пасажирів, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Більше того, пасажирів чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу.

Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту на 2012 рік, визначених у Порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС та однією з передумов підписання Угоди про спільний авіаційний простір. Крім того, Україна повинна враховувати міжнародні регуляторні вимоги у цій сфері, оскільки вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейської конференції цивільної авіації (ECAC), Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) та є кандидатом в члени Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA), частину повноважень яких було передано Європейській агенції з безпеки авіації (EASA)[4].

До позитивів нового Повітряного кодексу можна віднести такі питання як: перше – розподіл авіації на державну і цивільну. До цивільної авіації належать комерційна авіація (перевезення пасажирів та вантажів), виконання авіаційних робіт та авіація загального призначення – так звана "мала авіація", яка використовується з приватною метою та регулюється спрощеними правилами та вимогами. Державна ж авіація забезпечує національну безпеку та використовує повітряні судна для оборони держави і захисту населення.

Друге – впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління. Повітряним кодексом визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяль-