

су України від 19 травня 2011 року. Цей документ є значно більш прогресивним ніж перший Повітряний кодекс і вже частково відповідає загальносвітовим процесам. Більшої уваги приділили діяльності авіаперевізників, закріпили загальні вимоги та процедури щодо відповідальності, визначили загальні вимоги та умови сертифікації.

Література

1. Міжнародне право: основні галузі: підручник / За ред. В. Г. Буткевича. – К. : Либідь, 2004. – 816 с.
2. Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М.Колосов, В. И. Кузнецов. – М. : Международные отношения, 1995. – 608с.
3. Международное частное право: Учебник. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристъ, 1999. – 408 с.

УДК 347.82(477):341:061.1(043.2)

Алісова Е. Є.,

студентка,

Національний університет "Юридична академія України
ім. Ярослава Мудрого", м. Харків

Науковий керівник: Анакіна Т. М., к.ю.н.

ЩОДО ПИТАННЯ "ЄДИНОГО НЕБА" УКРАЇНИ ТА ЄС

Зниження транспортних витрат удвічі, підвищення показників безпеки цивільних польотів принаймні вдвідесять та суттєве зменшення впливу на довкілля – це головні переваги Єдиного Європейського неба – концепції, яка об'єднує цивільну авіацію навколо простих і єдиних правил керування польотами.

На даний момент Україна має на меті досягнення концепції "Єдине небо" шляхом підписання угоди з ЄС, це включить Україну у великий європейський ринок авіаперевезень з усіма можливими вимогами і вигодами. Розшириться доступ до повітряного транспорту для українців, а також доступ до вітчизняної торгівлі та туризму з боку громадян інших держав. Але перш ніж повністю "відкрити" небо, необхідно зміцнити національні авіакомпанії тому що українські авіакомпанії надто малі для того, щоб існувати

як окремі учасники ринку, тому їм доведеться об'єднуватися в певні альянси з іншими компаніями. Саме через це існує побоювання що "відкриття" неба завдасть шкоди українським авіакомпаніям. Також ЄС рекомендує наразі Україні застосовувати, на додаток до системи ІКАО, створену в ЄС систему ліцензування/сертифікації льотного складу та сертифікації обладнання.

Наразі пройшло вже 7 раундів переговорів щодо "відкриття" неба. Сторони обіцяють підписати угоду до кінця 2013 року.

Насправді повне виконання концепції "Єдине небо" можливо не раніше ніж через три-чотири роки. Адже цієї осені планується затвердити тільки текст угоди. У наступному році договір може бути підписаний, після чого його повинні ратифікувати всі члени ЄС і Україна, а це буде довготривалий процес.

Україна ж у свою чергу готувалася до підписання концепції про "Єдине небо" з грудня 2007 і до 2011 року, після чого процес був призупинений і знову відновлений лише через рік.

На даний час українська авіаційна транспортна система перебуває на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні концепції "Єдиного неба" приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Наразі Україна має зобов'язання за багатьма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права. Однак важливим залишається питання щодо утвореного дисбалансу між реальними вимогами до цивільної авіації. Сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій, прагнення щодо євроінтеграції і нові можливості для національних перевізників, та існуючою авіаційною системою в Україні і нормативною базою, що регулює її діяльність. Одним з основних питань на сьогодні є поступова адаптація національної законодавчої бази до міжнародних конвенцій та угод.

Так, зокрема, Україна першою серед країн СНД отримала доступ до основного механізму трансформації та адаптації систем держкерування країн-претенденток ЄС до вимог Європейського

Союзу. Як найбільш прийнятний спосіб надання техпідтримки з метою удосконалення організації структури Державіаадміністрації був обраний інституційний проект Twinning, який став важливим кроком вперед до приведення українського законодавства у відповідність до законодавства ЄС.

Twinning – це загальний інструмент адміністративного співробітництва між державою-членом ЄС та державою-партнером (кандидатом у члени ЄС або сусідом) відносно впровадження елементів державного управління, необхідних для адаптації національного законодавства відповідно до законодавства ЄС.

Twinning забезпечує інституційні реформи в державному управлінні країн-кандидаток і створює основу для реалізації Європейської політики сусідства в інших країнах, які належать до сфери інтересів ЄС.

Проекти Twinning реалізуються через систему державної служби в рамках співробітництва двох аналогічних органів державної влади, участь у них приймають державні службовці двох країн.

Фінансуються проекти Twinning Європейською Комісією та реалізуються за установленими нею процедурами та правилами.

Кожен проект Twinning повинен бути спрямований на вирішення конкретної проблеми і повинен завершитися "обов'язковими результатами", за досягнення яких несуть відповідальність керівники проекту – державні службовці високого рівня із країни-члена ЄС та країни-партнера.

У 2009 році таким був проект "Гармонізація законодавчих норм та стандартів України із законодавчими нормами та стандартами ЄС у сфері цивільної авіації", реалізація якого тривала 21 місяць і який успішно закінчився.

Протягом періода реалізації вищезгаданого проекту в авіаційній царині здійснили серію заходів. Інспектори Державіаадміністрації проходили навчальні курси, тренінги. Було проведено велика кількість семінарів, присвячених питанням авіаційної безпеки, аеронавігації, аеродромів, а також економічним питанням. Представникам авіакомпаній та виробникам авіаційної техніки роз'яснювали ключові аспекти гармонізації українського законодавства в сфері авіації з європейським.

Слід зазначити, що в Україні діє новий Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповід-

ність до норм міжнародного повітряного права, і його оновлення повинно полегшити "відкриття" неба з ЄС та іншими країнами для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування.

УДК 504.06:629.73 (043.2)

Антропченко А. К.,

студентка,

Інститут екологічної безпеки,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент

ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Розглядаючи екологічну безпеку в сфері повітряного транспорту, важливо в першу чергу визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище. Проблема забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації через свою прогнозованість не стає менш актуальною. Поняття екологічної безпеки цивільної авіації тісно пов'язане з конституційними правом людини на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України). Адже, слід знати, що основним об'єктом такого негативного впливу є населення.

Проблема екологізації цивільної авіації не є новою. У навчальній літературі існування СРСР зазначалося, що для забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації необхідні такі пріоритетні напрямки: забезпечення обов'язкової сертифікації всіх об'єктів цивільної авіації на відповідність нормативним вимогам і екологічної експертизи всіх проектів та програм, що стосуються питань розвитку цивільної авіації; впровадження нової авіаційної техніки, яка відповідає вимогам національних та міжнародних стандартів щодо рівня шуму та емісії шкідливих речовин; проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та експлуатація аеропортів України з урахуванням вимог екологічної безпеки; розроблення та впровадження нових ресурсозберігаючих та екологічно чистих технологій обслуговування, ремонту та експлуатації об'єктів, екологізація сучасних технологій; впровадження системи