

ризикі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру;

— підвищення економічної складової використання авіаційних сил і засобів шляхом залучення до виконання авіаційного пошуку і рятування та авіаційних робіт з пошуку і рятування багатоцільових безпілотних авіаційних комплексів та аеростатів з сучасним обладнанням, що відповідають міжнародним стандартам за рахунок їх переваги перед пілотованою авіацією та інше [2, с. 27-28].

Отже, стратегічне положення України в центрі Європи, інтеграція в світове співтовариство потребує розширення можливостей авіаційних сил ЄСПАРПР за рахунок оснащення їх сучасною авіаційною технікою, здатною ефективно і якісно виконувати гуманітарні місії та завдання з пошуку і рятування як в Україні, так і за її межами.

Література

1. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2014 році. – К., 2015. – 365 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dsns.gov.ua/files/prognoz/report/2014/ND_2014.pdf

2. Лазарєв С. О. Актуальність підвищення авіаційної складової у сучасній системі цивільного захисту / С. Лазарєв // Проблеми цивільного захисту: управління, попередження, аварійно-рятувальні та спеціальні роботи: збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції. – Х.: Національний університет цивільного захисту України, 2014. – 352 с.

УДК 347.82 (043.2)

Животівська В. В., Нестула Є. Ю., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ЄДИНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ

На сьогоднішній день простежується осмислення новітньої тенденції в регулюванні міжнародного авіатранспорту, що виникла під впливом глобалізації світової економіки на засадах лібералізації, яка полягає у переході до моделі «відкритого неба» разом з лібералізацією доступу на національні ринки міжнародних перевезень. Результатом цього стало укладання державами регіональних, багатосторонніх угод та двосторонніх угод із значним розширенням їх змісту, сутністю якого є заміна традиційної моделі діяльності авіакомпаній на основі повного

обслуговування окремих маршрутів, діяльністю авіакомпаній на основі альянсів і світових ринків.

У грудні 2007 року розпочався переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір. Договір було парафовано 29 листопада 2013 року у Вільнюсі, а остаточне підписання планувалося на 14 березня 2014 року. Але внаслідок політичних подій та проблеми із приналежністю Гібралтару цю дату було перенесено. За сценарієм, реалізація угоди про «відкрите небо» мала розпочатися літом 2015 року, але завадили інші негативні фактори. Метою Угоди є поступове формування Єдиного авіаційного простору між Європейським союзом та його державами-членами, який заснований на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, а також поступової лібералізації ринків, використання спільних правил на основі правил ЄС у галузі цивільної авіації, сприяння промисловому та операційному співробітництву, а також певних соціальних норм, які застосовуються в авіаційній галузі. Угода передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме ефективнішому використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, її інтегруванню до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету України як авіаційної європейської держави.

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами [1]. Угода про Спільний авіаційний простір складається з двох частин:

1. Гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.

2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіагалузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн – членів САП.

Ця угода, офіційне підписання якої відбудеться пізніше після завершення внутрішніх процедур кожної сторони, є першою угодою у сфері цивільної авіації між Європейським Союзом і Україною. За допомогою цієї угоди буде приведено у відповідність до законодавства ЄС існуючі двосторонні угоди між Україною та країнами ЄС. Головна мета цієї угоди полягає у тому, щоб припинити дію положень, які не дозволяють європейським перевізниками здійснювати авіарейси в

Україну, якщо вони відлітають з країни, яка не є країною їхнього походження. Угода дозволить європейським авіалініям мати доступ до українського ринку з будь-якої країни ЄС і створити кращі шляхи повітряного сполучення для пасажирів між Україною та Європейським Союзом. Існуючі двосторонні угоди між Україною та країнами ЄС не втрачають своєї чинності за винятком положень, зміни до яких вносяться «горизонтальною» угодою. Ця горизонтальна угода з Україною поширюється на двосторонні угоди між Україною та всіма 28 державами-членами ЄС.

На сьогоднішній день, Україна веде переговори щодо підписання угоди про САП, але тактика закритих дипломатичних переговорів без надання публічного розголосу та залучення представників громадянського суспільства України та країн-членів ЄС не є результативною. Тому для вироблення консенсусної пропозиції необхідна як активна участь ЄС, так і специфічні політичні умови з боку України.

11 березня 2015 року провідні виробники аеронавігаційного обладнання – Indra (Іспанія) та Avitech (Німеччина), а також провайдери аеронавігаційного обслуговування Литви (Oro navigacija), Польщі (PANSIA) та України (Укрерорух) на Світовому конгресі з організації повітряного руху в Мадриді оголосили про створення консорціуму SOFIAXL. Мета консорціуму полягає у створенні системи та сервісу підтримки гнучкого використання повітряного простору для організації повітряного руху у Європі для країн – членів Євроконтролю в рамках оголошеного тендеру. Централізований сервіс CS4-AFUAS дозволить усім користувачам, як цивільним, так і військовим, максимально ефективно використовувати потенціал європейського повітряного простору, а також зменшити інфраструктурні витрати. Це підвищить безпеку та ефективність польотів у Європейському небі [4].

5-9 вересня 2016 року в рамках проекту ЄС Твіннінг «Наближення законодавства України в галузі сертифікації аеродромів/аеропортів та льотної придатності до відповідних норм та стандартів ЄС» відбувся візит експертів AESA (Мадрид, Іспанія) в галузі сертифікації аеропортів/аеродромів до Державної авіаційної служби України. Відповідно до Компоненту А робочого плану проекту «Підвищення рівня правової роботи та компетенції технічного персоналу Державіаслужби у сфері аеродромів/аеропортів» іспанські експерти переглянули та зробили оцінку поточного законодавства України у сфері сертифікації аеродромів, суб'єктів авіаційної діяльності та аеропортових об'єктів, провайдерів послуг з наземного обслуговування.

Отже, можна зробити висновок про те, що процес узгодження національних та загальноєвропейських стандартів і норм є довготривалим, вимагає значних зусиль та велику кількість заходів з боку держави та

проявляється як в позитивних так і негативних наслідках, які потребують ретельного розгляду та аналізу. Також можна зауважити, що міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів. Таким чином, підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що потрібно прискорити процес підписання міжнародних угод, а також знаходити неординарні способи розв'язання проблем.

Література

1. Милян О. С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір / О. С. Милян [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2013/Economics/2_131591.doc.htm.
2. Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір: Указ Президента України від 19 жовтня 2007 р. № 981 // Офіційний вісник Президента України. – 2007. – № 35. – Ст. 13.
3. Гудима Р. Р. Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС / Р. Гудима // Економіст. – 2009. – № 2. – С. 15-18.
4. Євроінтеграція – 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=243>.

УДК 504.06:656.71(043.2)

Зеленська М. С., Кукотіна А. С., студентки,
Навчально-науковий Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Транспортна система виступає найважливішою складовою економічного розвитку будь-якої країни, безперебійна робота якої забезпечує її становлення і сталий розвиток. Особливу роль у цьому процесі, безперечно, відіграє авіаційний транспорт. Сучасна авіація постійно розвивається. На сьогодні у світі нараховується близько 2 тис. авіакомпаній, що оперують більш ніж 50 тис. літаків [1]. Світовий обсяг авіаційних пасажироперевезень щорічно збільшується на 4-5 %. Розширення авіапарку та збільшення кількості виконаних польотів зумовлює зростання об'єму споживання авіаційних палив. Разом з тим, розвиток авіаційної галузі викликає збільшення антропогенного навантаження на довкілля.