

### *Література*

1. Класифікація літальних безпілотних літальних апаратів / О.І. Тимочко, Д.Ю. Голубничий, В.Ф. Третяк, І.В. Рубан. Харківський університет Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба. Харків, 2007. С. 61-62.
2. Перспективи розвитку безпіотної авіації у провідних країнах НАТО. URL: <https://mil.in.ua/uk/perspektyvy-rozvytku-bezpilotnoi-aviatsii-u-providnykh-krainakh-nato/>
3. Безпілотний літальний апарат. URL: [https://knowledge.allbest.ru/war/3c0a65625a2ad78b5c43a89421316c36\\_0.html](https://knowledge.allbest.ru/war/3c0a65625a2ad78b5c43a89421316c36_0.html)

УДК 656.7(477):340.134]:001.12/.18(043.2)

**Шапенко Л.О.**, старший викладач,  
**Мудрик Р.Р.**, магістр,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ЗАКОНОДАВЧОЇ БАЗИ УКРАЇНИ**

Актуальність питання розвитку авіаційного законодавства України на сьогоднішній день зумовлена інтеграцією нашої держави до «Єдиного європейського неба» та потребами глобалізації міжнародних авіаційних перевезень.

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС (далі – Угода) є одним з головних пріоритетів України в процесі євроінтеграції. Оскільки після повного впровадження Угоди вітчизняні авіаперевізники користуватимуться необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень з України до ЄС і між будь-якими державами-членами ЄС за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні [1]. Крім того, іншими перевагами даної Угоди є: підвищення рівня ефективності використання аеропортів, зниження ціни авіаперевезень, що призведе до розширення лоу-кост перевізників та розбудови регіональних та міжнародних аеропортів України [2].

Але, незважаючи на офіційно оголошену готовність Української сторони, підписання Угоди відкладається з 2013 року. Головною офіційною причиною відкладення підписання даної Угоди у 2014-2016 роках стала відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» Угоди в частині територіального статусу Гібралтару [3].

Однак, зрозуміло, що є ряд як зовнішніх так і внутрішніх проблем в українській авіації, що уповільнюють або перешкоджають підписання Угоди з ЄС. Зокрема, важливим є гармонізація авіаційного законодавства з правом ЄС та досягнення Україною критеріїв САП у сфері безпеки польотів.

На сьогодні, є помітні зрушення в перспективах підписання Угоди про САП зі сторони ЄС. Зокрема, 15 березня Державна авіаційна служба України та призначений ЄС консорціум офіційно запустили проект «SAFER-U: Розвиток авіаційної законодавчої бази України шляхом наближення до законодавства ЄС», що фінансується ЄС. Проект допомагатиме гармонізувати авіаційну нормативно-правову базу України зі стандартами ЄС та закласти основу для безпечної, ефективної і надійної авіатранспортної системи. Бюджет проекту, що запланований на три роки – з 2019 по 2021 рр., становить 2,5 млн. євро [4].

Передбачається, що в перший рік реалізації проекту експерти перевірять чинне авіаційне законодавство на відповідність базовим регламентам Європейського агентства з безпеки польотів (EASA) ЄС 2018/1139, ЄС 965/2012 та ЄС 1178/2011. Після цього розпочнеться вдосконалення нормативно-правової бази відповідно до стандартів ЄС. Зокрема, проект SAFER-U допоможе вдосконалити правила безпеки польотів в сферах льотної експлуатації та сертифікації льотного персоналу. Експерти проекту забезпечать підготовку персоналу Державної авіаційної служби України та авіаційної галузі з метою підвищення рівня знань, компетенцій та обізнаності щодо правил та практик ЄС [5].

Отже, така ініціативність ЄС демонструє готовність в подальшому надати доступ Україні до «відкритого неба» з Європою. Тобто, для української авіації відкриються нові можливості та перспективи. І суспільство повністю готове до таких змін. Оскільки, як зазначив колишній міністр інфраструктури України В. Омелян, за останні роки в Україні відбувається справжній авіаційний бум у зв'язку зі зростанням пасажиропотоку та невстиганням авіакомпанії задовольняти попит. І саме тому скоріше набуття українською авіацією європейських стандартів роботи – це єдиний правильний шлях до Спільного авіаційного простору та входження України до Єдиного неба Європи [6].

Такі ж прагнення були висловлені й іншими представниками державних органів України. Зокрема, у травні 2018 р. урядом схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, запропоновану Міністерством інфраструктури України. Мета прийняття даної Стратегії полягає у гармонійному розвитку

авіаційної галузі як складової частини національної транспортної системи України, подальша її інтеграція до світової авіатransпортної мережі, створення сучасної авіаційної транспортної інфраструктури, реалізація авіаційного транзитного потенціалу України, підвищення доступності авіаперевезень для широких верств населення, сприяння вільній конкуренції та лібералізації ринку авіатransпорту [7].

Підсумовуючи вищенаведене, можна зазначити, що Україні необхідно пройти усі етапи розвитку спільного авіаційного ринку. Йдеться про всеохоплюючу та дуже тривалу роботу. Українська авіація повинна відповідати усім критеріям ЄС для подальших зрушень. Перші кроки ЄС у 2019 році назустріч українським прагненням, після довготривалих переговорів, свідчать про реальну можливість України приєднатись до «єдиного неба» ЄС. І першочерговим завданням є приведення українського законодавства у відповідність до європейських стандартів цивільних польотів, на що і спрямований проект SAFER-U. Більше того, Кабінет Міністрів України та Міністерство інфраструктури України сприяють реалізації цього проекту. Тому, авіаційну законодавчу базу України чекають якісні зміни.

#### *Література*

1. Кульчицька К., Сушко І. Рецепти розблокування Відкритого неба для України. URL: [https://dt.ua/international/recepti-rozblokuvannya-vidkritogo-neba-dlya-ukrayini-\\_.html](https://dt.ua/international/recepti-rozblokuvannya-vidkritogo-neba-dlya-ukrayini-_.html) (дата звернення: 16.10.2019).
2. Коссе І. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про Спільний авіаційний простір. URL: [http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy\\_papers/IER/2011/Common\\_avi\\_a\\_space\\_PP.pdf](http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/IER/2011/Common_avi_a_space_PP.pdf) (дата звернення: 16.10.2019).
3. Геєць І. Створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС. URL: <http://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/35464/1/%D0%A1%D1%82%> (дата звернення: 16.10.2019).
4. Полеты во все аэропорта Европы: ЕС запустил проект по безопасности полетов в Украине. URL: [https://ru.espresso.tv/news/2019/03/15/polety\\_vo\\_vse\\_aeroporta\\_evropy\\_es\\_zapustyl\\_proekt\\_po\\_bezopasnosti\\_poletov\\_v\\_ukrayne](https://ru.espresso.tv/news/2019/03/15/polety_vo_vse_aeroporta_evropy_es_zapustyl_proekt_po_bezopasnosti_poletov_v_ukrayne) (дата звернення: 16.10.2019).
5. ЄС запустив новий проект з безпеки польотів в Україні. URL: [https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/59643/node/59643\\_uk](https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/59643/node/59643_uk) (дата звернення: 16.10.2019).
6. Качур М.О. Інтеграція України у спільний авіаційний простір ЄС та розвиток конкуренції на ринку авіаперевезень. URL: [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/22\\_2\\_2018ua/6.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/22_2_2018ua/6.pdf) (дата звернення: 16.10.2019).
7. В Україні почалось обговорення Авіаційної транспортної стратегії

до 2030 року. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2431801-v-ukraini-pocalos-obgovorennia-aviacijnoi-transportnoi-strategii-do-2030-roku.html> (дата звернення: 16.10.2019).

УДК 347.824(043.2)

**Артеменко Ю.О.**, магістр,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Шапенко Л.О., старший викладач

## **ПІДЗАКОННА ПРАВОТВОРЧІСТЬ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ**

Значну роль у формуванні сучасної системи нормативно-правових актів в Україні відіграє правотворча діяльність, яка сприяє зміцненню правосвідомості громадян, підвищенню рівня правової обізнаності та є наслідком підтримання режиму законності та правопорядку в державі. Особливе місце в цьому процесі належить підзаконній правотворчості, причиною розвитку якої є об'єктивна потреба в уточненні правової регламентації суспільних відносин, що первинно регулюються на рівні закону у відповідних сферах суспільного життя, зокрема й у галузі цивільної авіації. Так, метою підзаконної правотворчості у правовому забезпеченні діяльності цивільної авіації є формування єдиної та внутрішньо узгодженої системи нормативно-правових приписів, спрямованих на організацію виконання нормативно-правових актів вищої юридичної сили в даній сфері шляхом їхньої деталізації та конкретизації [1, с. 13].

Суб'єктів, які здійснюють підзаконну правотворчість в галузі цивільної авіації, можна поділити на:

- вищі органи державної влади (Президент України, Кабінет Міністрів України);
- міністерства та інші центральні органи виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України тощо).

Підзаконній правотворчості в галузі цивільної авіації притаманні загальні ознаки правотворчої діяльності, а саме: полягає у створенні, зміні, припиненні, систематизації нормативно-правових приписів; здійснюється спеціально уповноваженим правотворчим суб'єктом; є послідовним процесом, що складається з послідовних