

Air Ukraine» (на 17%), «Atlasjet Ukraine» (на майже 74%) та «Bravo» (на 50%). Для порівняння, 2016 року 95% від загальних обсягів авіап перевезень, здійснених українськими компаніями, виконали 6 гравців ринку: «МАУ», «Azur Air Ukraine», «Wind Rose» та «Yanair» (лоукост компанії), «Bravo» та «Atlasjet Ukraine» [5].

Отже, підсумовуючи вищесказане, можна сказати, що авіакомпанії повинні вміти працювати у конкурентному середовищі, тому що захиститися від конкуренції неможливо. Кожна компанія в міру своєї можливості чи бажання проводить акції, знижує ціни, проводить лоукост політику, запроваджує програму лояльності для пасажирів, щоб вони літали саме їхньою компанією. Але найголовнішим фактором в авіап перевезенні є безпека пасажирів. Автопарк країни застарів, злітні смуги в деяких аеропортах вже потребують ремонту, тому керівництво авіакомпаній і аеропортів повинні не тільки турбуватися про кількість пасажирів, а й про їхню безпеку!

#### *Література*

1. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2019. № 3. С. 15–19. URL: <http://er.nau.edu.ua:8080/handle/NAU/40417>

2. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). URL: <http://www.icao.int>.

3. Панасюк І.П. Сучасний стан та перспективи розвитку ринку авіаційних перевезень в Україні. URL: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/31228/1/>.

4. Саєнко М. Політ нормальний: огляд ринку авіаційних перевезень. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/povitryane-ta-aviacyne-pravo/polit-normalniy-oglyad-rinku-aviaperevezen.html>.

5. 93% авіап перевезень в Україні припадає на 5 авіакомпаній. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/04/13/635967/>.

УДК 339.924:347.82(477+4-6ЕС)(043.2)

**Дроншкевич Є.О.**, студентка,

Юридичний факультет,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Похиленко І.С., к.ю.н., доцент

### **ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ У ЄДИНЕ НЕБО ЄВРОПИ**

Реформування сфери авіаційного контролю є головним завданням не тільки України, а й всієї Європейської спільноти.

Аналізуючи звітність Державної авіаційної служби України станом на 11.07.2019, слід звернути увагу, що ризики у сфері цивільної авіації оцінюються критично високо відповідно до підвищення загального рівня терористичної загрози [1]. Єдине небо Європи, як ініціатива Європейської Комісії, є проектом, відповідно до якого розподіл повітряного простору і його керування будуть єдиними для більшості країн Європи. Головними завданнями, що ставить Європейська Комісія в Угоді про спільне європейське небо та протоколів до неї виступають: підвищення безпеки, ліквідацію поділу та розбіжностей у керуванні повітряним рухом, забезпечення тіснішої співпраці з армією в організації керування повітряним рухом, а в законодавчому процесі збільшення пропускної здатності повітряного простору, підвищення ефективності системи керування повітряним рухом, а також сприяння впровадженню нових технологій [2].

Переговорний процес щодо укладення Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС було розпочато у грудні 2007 року на виконання Указу Президента України від 19 жовтня 2007 року № 981 «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди». Метою угоди в контексті української сторони було поступове формування спільного авіаційного простору між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною, який заснований, зокрема, на ідентичних правилах в сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також, що стосується соціальних норм в авіаційній галузі [1].

Концепція «спільного неба» привернула увагу багатьох науковців та представників юридичної спільноти, серед яких К. Кульчицька, А. Гук, І. Похиленко, О. Вілкул, О. Рейтер та інші. Зокрема, О. Рейтер [3] вважає, що підписавши Угоду, Україна бере на себе зобов'язання привести до європейських стандартів своє законодавство у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання тощо. О. Вілкул [4] зазначає, що парафування Угоди призведе до важливих позитивних змін на авіаційному ринку України лише за умов корегування національного законодавства. Підсумовуючи викладене, можна прийти до висновку що найголовнішою проблемою є невідповідність українського авіаційного законодавства нормам європейської спільноти щодо забезпечення безпеки польотів. Більшість науковців пропонують редагувати Повітряний Кодекс, розширюючи поняття

«безпеки польотів», «авіаційної безпеки» та «безпеки авіації», наголошуючи на тому, що український законодавець трактує їх відмінно від європейського.

На нашу думку, проблемою є не тільки повільні процеси гармонізації українського законодавства з європейськими нормами, а й відсутність органу, уповноваженого на здійснення міжнародної співпраці у сфері Єдиного неба Європи, адже перевантаження Державної авіаційної служби України тільки призводить до уповільнення процесів європейської авіа інтеграції. Ще однією перепорою на шляху до укладання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС є недовіра Європейської агенції авіаційної безпеки до системи сертифікації національних авіаперевізників України.

Не дивлячись на наявність проблемних питань у співпраці України та ЄС щодо політики Європейської спільної авіаційної зони вже було визначено основні пріоритети розвитку авіаційного транспорту відповідно до Транспортної стратегії України на період до 2030 року, які повністю відповідають вимогам, встановленим в Угоді про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС [5]. Проте, на наш погляд, українському повітряному законодавству бракує імплементації до нього норм щодо регулювання каботажу, адже через перевантаженість маршрутів цивільного авіаційного транспорту найчастіше виникають конфліктні ситуації щодо дозволу кожної договірної держави приймати на борт на її території пасажирів, пошту і вантаж, які перевозяться за винагороду або за наймом і мають інший пункт призначення в межах її території. Також, слід врегулювати питання щодо подвійної реєстрації повітряних суден, адже надання такої можливості, на нашу думку, сприяло би прискоренню співпраці України та ЄС у контексті укладання угоди щодо спільної авіаційної зони. Крім того, висуваємо пропозицію створити окремий орган для співпраці за програмою «Єдине європейське небо» та врегулювати питання його правосуб'єктності при здійсненні своїх повноважень у європейському просторі. Відповідно, пропонуємо внести зміни у Розділ XII Повітряного кодексу, доповнивши його статтями щодо каботажу та подвійної реєстрації повітряних суден.

Отже, дослідивши проблеми укладання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, було визначено перспективи розвитку цивільної авіації України у межах програми «Єдине небо Європи». Аналіз чинного законодавства показав, що європейські авіаційні норми вже постають пріоритетними при формуванні Транспортної стратегії України, проте повітряне законодавство все

ще потребує систематизації, розширення змісту правових категорій і понять та імплементації до нього міжнародних стандартів безпеки авіації.

#### *Література*

1. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/>
2. Single European Sky – European Commission website. URL: [https://web.archive.org/web/20100516160701/http://ec.europa.eu/transport/air/single\\_european\\_sky/single\\_european\\_sky\\_en.htm](https://web.archive.org/web/20100516160701/http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm)
3. Рейтер О. Міжнародна безпека та євроінтеграція. Європейська правда. 03.03.2017.
4. Вілкул О. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір. Урядовий портал. 28.11.2013.
5. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року від 30 трав. 2018 р. № 430-р.

УДК 347.82:351.814.2(477)(043.2)

**Ільчук Д.В.**, студент,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Похиленко І.С., к.ю.н., доцент,

### **ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Після того, як на світ з'явилися літальні апарати, здатні здійснювати польоти не тільки в межах держави, а й по всьому світу, які згодом дістали назву «повітряні судна», виникла нагальна потреба до їх правового регулювання та створення спеціальної нормативно-правової бази.

Відповідно до додатку 7 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію повітряне судно/літальний апарат це будь-який апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні. Таке визначення міститься в п. 79 ст. 1 Повітряного кодексу України, ідентичне визначення можна знайти в Законі України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [6].

На мою думку, найважливішим аспектом у правовому регулюванні повітряних суден є сприяння безпеці їх використання та підвищення рівня обслуговування. У даному питанні нам значно допомагає Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [1], яка регулює це питання та змушує країни, які її прийняли, слідувати