

багажу, вантажу і пошти, а також за затримку перевезення. На сьогодні українські пасажери отримали способи захисту своїх прав, аналогічні до європейських [3].

Адміністративна відповідальність і в галузі цивільної авіації, досить широко застосовується з метою спонукання до належного дотримання встановлених у цій галузі різноманітних правил поведінки, забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах цивільної авіації. До особливостей адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації можна віднести те, що багато норм, якими встановлюються певні правила поведінки в цій галузі та регулюються інші правовідносини, за порушення яких настає адміністративна відповідальність, є бланкетними, мають відсильний характер. Специфічними тут є і те, що адміністративні стягнення за окремі правопорушення в цій галузі має право накладати широке коло уповноважених на те суб'єктів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/conv#top>.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 груд. 1984 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

3. Відповідальність перевізника за заподіяну шкоду під час авіаперевезень пасажирів та багажу. *АЕРО-2018 Повітряне і космічне право*: Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 22 лист. 2018 р. Том 1. С. 128-131.

УДК 658.91:629.73 (043.2)

Рєпіна Є.Ю., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні державою завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні державного контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення.

У нормативно-правовому регулюванні авіатранспортної галузі України беруть участь як принципи і норми міжнародного повітряного права, так і норми національного законодавства України: Стандарти, Практики, що рекомендується, і Правила ІКАО; угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору і інших міжурядових угод; національні законодавчі і правові норми.

Україна має неабиякий потенціал, у порівнянні з іншими європейськими країнами, щодо розширення обсягів пасажирських і вантажних авіап перевезень, що полягає, насамперед, у досить розвиненій авіаційній промисловості, наявності висококваліфікованого персоналу, географічному розташуванні та діяльності міжнародних аеропортів, профільних вузлів. Зазначене надає можливість Україні залучати транзитні авіап перевезення. Саме транзитне розташування України на перехресті торговельних шляхів забезпечує привабливість національного ринку для закордонних інвесторів і виробників. Український уряд докладає чимало зусиль, адаптуючи національне законодавство у сфері авіації, однак наразі цього недостатньо. Україна підписала основні міжнародні угоди, що регулюють договір перевезення вантажів і пасажирів авіаційним транспортом.

Загальне державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень. Президент України і Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України згідно Конституції і законів України. Повітряний кодекс України регламентує правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави і національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства та зокрема економіки країни у повітряних перевезеннях. Даний Кодекс передбачає імплементацію до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів.

Кабінет Міністрів України спрямовує свої зусилля на підвищення ефективності механізмів регулювання та лібералізації авіаційних перевезень з метою адаптації його до європейських норм якості, безпеки перевезень, технічних стандартів для всіх учасників ринку, також забезпечено нові стандарти сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційного ринку перевезень, механізми ліцензування їхньої діяльності. Із цією метою погоджено низку нормативних документів, зокрема: Концепцію Державної цільової програми розвитку

аеропортів на період до 2023 року, яка затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2013 року № 944; Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» від 24 лютого 2016 року № 126.

Позитивною для України стала домовленість у червні 2013 р. між Брюсселем та Україною про основні принципи створення спільного авіаційного простору [2]. Також 25 січня 2013 р. в Україні набули чинності Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, прийняті з метою приведення стандартів із перевезення та норм обслуговування відповідно до міжнародних норм та норм лібералізації повітряного простору. На практиці нові Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу знайшли своє відображення.

Крім того, у 2013 р. Угоду про «відкрите небо» між країнами ЄС та Україною лише було обговорено, але не підписано. Українською стороною було виконано відповідні внутрішні процедури та отримано повноваження на укладання Угоди у травні 2014 року. Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір двічі відкладалось за ініціативи сторони ЄС. Лише 14 липня 2015 р. Україна підписала договір про спільний авіаційний простір («відкрите небо») із США. Підписанню договору про «відкрите небо» передувало проведення експерименту. Експеримент щодо лібералізації повітряного простору в Україні почали 2 квітня 2015 р., коли «відкрите небо» в односторонньому порядку впровадили у міжнародному аеропорту «Львів».

Пріоритетним напрямом інтеграції транспортної системи України є інтеграція авіаційних мереж до єдиного повітряного простору ЄС, адже на відміну від водних та залізничних транспортних мереж, авіамережі України не потребують повної реконструкції відповідно до стандартів ЄС, а отже – і значного обсягу інвестицій [3]. Таким чином, угода про Спільний авіаційний простір України з ЄС є першим актом, дію якого беззаперечно миттєво відчують громадяни України, що користуються авіаперевезеннями.

Підсумовуючи все зазначене вище, слід ще раз наголосити на необхідності орієнтації сучасного стану вітчизняних авіаперевізників на приведення стандартів безпеки польотів та умов обслуговування до міжнародних стандартів, орієнтація на процеси глобалізації, лібералізації повітряного простору, господарсько-правового регулювання цієї сфери. Проте подальший розвиток процесу лібералізації повітряного простору в Україні буде залежати від згуртованої роботи керівництва цивільної авіації в нашій державі,

усунення всіх перепон на шляху запровадження практичного втілення Угоди про «відкрите небо», робота, спрямована на взаємне визнання сертифікатів безпеки, приведення вітчизняних стандартів безпеки польотів та норм обслуговування до міжнародних стандартів.

Література

1. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС: аналіт. записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496/> (дата звернення: 12.10.2020).

2. Переговори між Україною та ЄС щодо Угоди про створення спільного авіаційного простору. URL: <http://Ukraine.eu/mfa/gov/ua/press-centre/news/> (дата звернення: 12.10.2020).

3. Згуровський М.З. Геоекономічні сценарії розвитку і Україна. Київ: Академія, 2010. 326 с.

УДК 341.222:347.8 (043.2)

Середенко Л.С., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Толкачова І. А., к.ю.н., доцент

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ

У сучасному світі все більше розвивається авіаційна сфера через те, що люди часто мігрують, подорожують в інші куточки планети, зникає принцип осілості на одній території, також постійно здійснюється міжнародна торгівля, яка передбачає імпорт та експорт товарів. Таким чином, збільшується кількість авіаційних перевезень та виникає потреба у чіткому правовому врегулюванні відносин з приводу авіаційних сполучень між державами.

Правове регулювання вітчизняного повітряного кордону регулюється нормами національного та міжнародного права. Існують спеціальні галузеві принципи, що застосовуються лише в цій сфері: принцип суверенітету над повітряним простором [1, с. 1], гарантії безпеки міжнародної цивільної авіації, свободи польотів у міжнародному повітряному просторі [2].

Головним законодавчим актом в Україні для таких правовідносин є Повітряний кодекс України, що містить положення про користування міжнародним повітряним простором, здійснення міжнародних польотів, переліт державного кордону. Згідно з ним