

головних транзитних аеропортів Центральної Європи. Тому в найближчій перспективі – спорудження терміналу нового класу з річним обслуговуванням до 20 мільйонів авіапасажирів. Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України, вже розроблено й ухвалено Національну програму інтеграції України до Європейського Союзу (ЄС). Обраний шлях передбачає багато змін у всіх сферах, включаючи й цивільну авіацію. У рамках загальної адміністративної реформи в Україні, початок якої співпав із прийняттям України 15 грудня 1999 року у члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією.

Отже, як висновок, можна стверджувати про те, що в розвитку цивільної авіації Україна досягла великого успіху. Держава змогла вибитися в лідери саме у цій галузі. На території сучасної України є заводи авіабудування відомі на весь світ, саме наші конструктори одними з перших сконструювали цивільні літаки сучасного типу, і саме наші авіаконструктори відомі всьому світу. Аеропорт «Бориспіль» є повітряними воротами України, як один із потужних міжнародних аеропортів.

#### *Література*

1. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории / В. С. Савин. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с.
2. Соколи І., Олейникова О. Цивільна авіація України: історія розвитку // Економіст. – 2007. – № 5. – С. 28-30.

УДК 347.8:061.2(043.2)

**Зінченко М. М.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пильгун Н. В, к.ю.н., доцент

### **АСОЦІАЦІЯ УКРАЇНИ З ЄС І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Протягом багатьох років правовою основою відносин між Україною та ЄС є Угода про партнерство та співробітництво від 14 червня 1994 р., яка набула чинності 1 березня 1998 р. Ця угода започаткувала співробітництво з широкого кола політичних, торгівельно-економічних та гуманітарних питань зокрема з питань правовідносин у сфері авіації. Крім того, укладено низку галузевих угод та документів міжнародно-правового характеру, згідно з якими здійснюється співробітництво між Україною та ЄС.

Починаючи з 1991 року, коли Україна здобула незалежність, Україна та ЄС започаткували відносини, що динамічно розвивалися. Поштовхом для цього було спільне розуміння того, що процвітання, стабільність і безпека як України, так і ЄС можуть бути значно посилені подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази. Для України пріоритетним є створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка аерокосмічної промисловості. Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн. 21 листопада 2013 Уряд України вирішив призупинити процес підготовки до укладання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що викликав хвилю обурення народу України.

Згодом через пробудження національної самобутності та свідомості український народ довів, що він бажає бути приєднаним до Європейської асоціації, тому була підписана угода про асоціацію між ЄС та Україною була підписана 27 червня 2014 року головами держав або урядів Європейського Союзу та Президентом України Петром Порошенком у Брюсселі. Потім 16 вересня 2014 року Угода про асоціацію була одночасно ратифікована Верховною Радою та Європейським парламентом, виходячи з цього, можна сказати, що асоціація з ЄС може допомогти нам у зменшенні корупції, посиленні захисту прав споживачів, експорті товарів до ЄС, соціальній політиці і освіті, довкілля стане чистішим і безпечнішим.

Виходячи із вище наведеного, можна стверджувати той факт, що в Україні є всі перспективи розвитку правовідносин у сфері цивільної авіації. Угода про асоціацію передбачає реалізацію низки важливих реформ та запровадження європейських норм та стандартів в системі державотворення та правотворення. Крім того Угодою про асоціацію передбачено, що до українського законодавства буде інкорпоровано значну частину правового доробку ЄС (*acquiscommunautaire*).

Співробітництво України з ЄС допоможе уникнути низки проблем, які актуальні на сьогодні, а це є проблеми надання на рівні європейському належних послуг авіаперевезення, та фіксування цінової політики на авіаквитки, задоволення прав на компенсацію та інші питання, що виникли у цій сфері. Одним із основних напрямів української держави є інтеграція України до спільного авіаційного простору ЄС (САП), іншими словами «Єдине небо Європи» що є ініціативою Європейської Комісії, відповідно до якої розподіл повітряного простору і його керування будуть єдиними для

більшості країн Європи. Якщо говорити про ініціативу Європейської Комісії, спрямована на 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.

Отже, підписана Угода про асоціацію для України призведе до низки позитивних змін у системі цивільної авіації та надасть можливість провести внутрішні реформи. Це зокрема зниження цін на авіа білети, ефективніше використання аеропортів, поліпшення якості авіакомпаній, це і поява нових ринків збуту для українських авіатоварів. Також подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази. Для України пріоритетним є створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довго-строкова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка аерокосмічної промисловості. Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн. На думку світових експертів в перспективі розвитку авіаційного транспорту, що провели дослідження у цій галузі дозволяють зробити висновок про недостатній рівень бюджетного та позабюджетного фінансування розвитку авіатранспортної інфраструктури України, що пов'язано з невисокими обсягами інвестування авіаційної галузі, особливо в умовах подолання негативних кризових явищ. Для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідним є формування національної інноваційної системи, розширення інвестиційних можливостей для реалізації інноваційних проектів, що поки неможливо здійснити через існуючий рівень інноваційної та інвестиційної активності підприємств. Реалізація національної інвестиційної політики повинна забезпечити активізацію інвестиційно-інноваційної діяльності для ефективного розвитку пріоритетних галузей економіки, зокрема і цивільної авіації, на принципах партнерства держави та приватного сектору.

#### *Література*

1. Григорак М. Ю. Глобальна логістика і перспективи розвитку повітряного транспорту / М. Ю. Григорак, О. Й. Косарев // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. праць. – Вип. 10. – 2008.

2. Крок до європейських стандартів обслуговування та безпека пасажирів // Урядовий кур'єр. – 2007. – 4 серпня.
3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf>
4. Соколи І., Олейникова О. Цивільна авіація України: тенденції, перспективи, пріоритети / І. Соколи, О. Олейникова // Економіст. – 2007. – № 5. – С. 28.

УДК 341:347.85(043.2)

**Кальницька А. В.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ,  
Науковий керівник: Пильгун Н. В, к.ю.н., доцент

### **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА**

Останнім часом істотно розширилася сфера космічної діяльності, значно зросла кількість держав і міжнародних організацій, які забезпечують міжнародне співробітництво у сфері дослідження і використання космічного простору. Відбувається стрімка комерціалізація космічної діяльності. Все це спричиняє необхідність удосконалення як міжнародного, так і національного космічного права, а останнє, у свою чергу, передбачає вирішення ряду теоретичних і практичних завдань.

Рівень гармонізації міжнародного й національного космічного права перебуває в прямій залежності від якісного стану відповідних правових систем. Гармонізація цих систем зумовлена принципом пріоритету норм міжнародного права над нормами національного законодавства. Під цим кутом зору гармонізації потребують як космічно-правова термінологія, так і зміст зазначених правових систем.

Однією з найбільш актуальних проблем міжнародного космічного права є делімітація космічного й повітряного простору. В світовій науці існують дві точки зору з цього питання. Одна з нього полягає в тому, що правові режими повітряного й космічного простору ґрунтуються на різних принципах й у цьому контексті багатостороннім міжнародним договором повинна бути встановлена чітка межа між повітряним і космічним простором (територіальний підхід). Друга позиція зводиться до того, що для встановлення такої межі немає об'єктивних критеріїв, а штучне встановлення цієї межі може створити більше проблем, ніж їх існує сьогодні.

Залишається дискусійною й проблема міжнародно-правового статусу геостационарної орбіти, яка є невід'ємною частиною космічного простору, а доступ до неї обумовлений загальноновизнаним принципом свободи