

Присяник Н. В., Новгородська І. М., студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

Україна неодноразово заявляла про своє бажання долучитися до ініціативи Єдиного неба Європи. Переговори щодо укладення угоди між Україною та ЄС про єдиний авіаційний простір почалися ще в 2007 році. У вересні 2012 року Віце-президент Європейської Комісії Сіім Каллас заявив, що Єврокомісія до 2015 року планує укласти угоди про єдиний авіаційний простір з Україною та низкою сусідніх країн. Основною перешкодою для угоди щодо спільного неба між сторонами була сертифікація українських літаків.

Наприкінці березня 2014 року Голова Державної авіаційної служби України Денис Антонюк заявив, що Україна планує підписати угоду про єдиний повітряний простір з Євросоюзом на початку літа 2014 р. Основна ідея угоди полягає в зміні українських правил безпеки в авіації відповідно до європейських стандартів. На практиці угода дозволить європейським компаніям без обмежень літати у будь-які аеропорти України, а українським авіаперевізникам – у будь-які аеропорти Європи. Однак, 4 червня 2014 року стало відомо, що Угоду про відкрите небо не буде підписано 5 червня. Затримка у підписанні договору пов'язана з внутрішньоєвропейською проблемою – невизначеністю терміну «територія» в контексті Гібралтару [1, с. 286].

В Україні угода вигідна передусім споживачам авіаційних послуг, тобто пасажирам. Згідно з угодою їм гарантуватимуть не тільки безпеку польотів із відповідними санкціями в разі зниження якості, а й набагато більший вибір авіаперевізників, пакетів послуг, доступні ціни і зручні розклади рейсів.

Вступ України до Спільного авіаційного простору передбачає такі впровадження та заходи з її сторони, як: прийняття нового Повітряного кодексу; розвиток інфраструктури аеропортів України, а також авіапарку; залучення інвестицій в сферу авіації, а саме в реконструкцію аеропортів, злітно – посадкових смуг, аеровокзалів; збільшення рівня оплати праці робітникам, відповідно до вимог та стандартів Євросоюзу.

Приєднання України до Спільного авіаційного простору дасть змогу розвивати її транзитний потенціал, запровадивши транзитні маршрути через

аеропорт «Бориспіль». Створення транзитного аеропорту дасть змогу національним компаніям скористатися перевагами ефекту економії від завантаження літаків трансферними пасажиропотоками [2, с. 16].

Не останім аргументом на користь САП є зміцнення авторитету України на політичній арені. Євроінтеграція авіації через участь України в наднаціональних органах регулювання також уможливить зменшення не виправданого впливу чиновників на бізнес.

У результаті підписання Угоди про Спільний авіаційний простір Україні буде потрібно знайти великі кошти на реконструкцію пасажирських терміналів аеропортів, злітно-посадкових смуг, перонів, місць стоянок згідно з міжнародними стандартами. Проте розвиток аеропортів гальмує несприятлива податкова політика, яка передбачає перерахування державними аеропортами суттєвої частки доходів до державного бюджету. Через високу собівартість діяльності аеропортів у них не залишається коштів на необхідні капіталовкладення у забезпечення сертифікаційної придатності та розвиток інфраструктури аеропортів відповідно до сучасних стандартів.

Унікальне географічне розташування України дає змогу використовувати транзитний потенціал України. Щоб максимально скористатися з цього, необхідно перетворити Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на сучасний вузловий аеропорт Центральної та Східної Європи [3, с. 18].

Угода про Спільний авіаційний простір має стати рішучим кроком українського уряду, оскільки українські авіакомпанії навряд чи зможуть вчасно підготуватися до нових конкурентних умов. Відкривши своє небо для європейських перевізників, Україна, з одного боку, може втратити велику частку доходів авіакомпаній, а з іншого – підвищити популярність своїх аеропортів, які отримуватимуть платежі і від міжнародних, і від національних перевізників.

Проте є ризик затримки рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування, збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю, зниження рівня безпеки перевезення багажу.

Провайдер авіанавігаційних послуг, з одного боку, збільшить прибутки від зборів за використання повітряного простору України, а з іншого – може відчувати надмірну завантаженість у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів.

Для українського уряду підписання Угоди також буде досягненням, бо таким чином він доведе свою здатність виконувати обіцянки та впроваджувати реформи. Навіть більше, вступ до САП означає верховенство демократичних засад в Україні, оскільки сигналізує про те, що інтереси та безпека українського споживача ставляться вище за інтереси

українських підприємств. Захист національного виробника, який по суті означає перевагу для меншості за рахунок більшості, не повинен стати на заваді об'єднанню європейського неба.

Література

1. Костромина Е. В. Авиатранспортный маркетинг / Е. Костромина – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2014. – 383 с.
2. Гудима Р. Р. Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС / Р. Гудима // Економіст. – 2009. – № 2 – С. 15-18.
3. Гуревич В. С. Правовые основы международных воздушных сообщений / В. Гуревич. – М., 2010. – 25 с.

УДК 629.73:504.06:349.6 (043.2)

Розводовська М. А., Станіславський Д. М., студенти,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент

ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ, ЯК НЕВІД'ЄМНА ЧАСТИНА НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Україна є суверенною і незалежною, демократичною, соціальною, правовою державою, а людина, її життя і здоров'я, безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю.

Обов'язком держави перед своїм народом є чітке виконання приписів Конституції України, як її Основного закону.

Згідно статті 16 Конституції України, забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи – катастрофи планетарного масштабу, збереження генофонду Українського народу є обов'язком держави [1].

Стаття 50 Конституції України встановила гарантії, що кожен має право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди [1].

Відповідно до статті 50 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», екологічною безпекою є такий стан навколишнього природного середовища, при якому забезпечується попередження погіршення екологічної обстановки та виникнення небезпеки для здоров'я людей [2].

А тому, дуже гостро постає питання екологічної безпеки, зокрема у сфері цивільної авіації, як невід'ємної частини національної безпеки України.