

в окремих регіонах, тому що окрім створення цілісної вітроенергетичної галузі в Україні, слід враховувати регіональне розташування відповідних об'єктів.

Література

1. Олійник Я. Б. Основи екології: підручник / Я. Б. Олійник, П. Г. Шищенко, О. П. Гавриленко. – К.: Знання, 2012. – 558 с.
2. Про електроенергетику: Закон України від 16 жовтня 1997 р. № 575/97-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/575/97-вр/page>
3. Гузенко Н. Пошли по ветру / Н. Гузенко // Інвестгазета. – № 14. – С. 28-30.
4. Вітроенергетика – практичні аспекти і перспективи // Агробізнес сьогодні. – № 1-2(224-225). – січень 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agro-business.com.ua/mekhanizatsiia-apk/834-vitroenergetyka-praktychni-aspekty-i-perspektyvy.html>
5. Проект міжнародної технічної допомоги № GF/UKR/11/004 [Електронний ресурс]: Національний план з відновлюваної енергетики. – Режим доступу: http://www.journal.esco.co.ua/esco/2015_3_4/log/art09.pdf

УДК 341.226(043.2)

Мотричук І. В., студентка,
Національний університет
«Одеська юридична академія», м. Одеса
Науковий керівник: Луценко О. О., асистент

ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО НЕБА: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Враховуючи сучасні міжнародні тенденції щодо вдосконалення та розширення кола регулювання міжнародних відносин, поступово набирає актуальність парадигма співробітництва та спільної допомоги. Одним із таких способів реалізації у міжнародних відносинах щодо використання повітряного простору цивільною авіацією є Програма Створення Єдиного Європейського Неба (SESAR (Single European Sky ATM Research Programme)), яка була прийнята Єврокомісією у 2004 році.

Актуальність даної ідеї полягає у тому, що зазначена програма дозволяє збільшити пропускну спроможність повітряного простору; суттєво знизити вартість аеронавігаційного обслуговування; підвищити безпеку польотів; зменшити вплив негативних факторів на навколишнє середовище (шуми та емісія від авіаційних двигунів).

Основним завданням у реалізації даної концепції – формування єдиного європейського авіаційного простору, який об'єднає досить різні за рівнем розвитку і умовами функціонування повітряні території.

Ключовим моментом у розвитку даної програми було підписання угоди про Європейський Загальний Район Авіації (ЕССА) у 2006 році між країнами ЄС, що створювало нові ринкові можливості для авіакомпаній щодо відкритого доступу до розширеного єдиного європейського ринку в галузі авіації. У 2008 році програма була доповнена пакетом актів «Єдине європейське небо II», яка закріпила розмежування авіаційного простору в Європі на 9 зон контролю – функціональних блоків повітряного простору.

Авіакомпанії, експлуатанти аеропортів і постачальники аеронавігаційного обслуговування будуть отримувати до € 3 млрд. щодо фінансування реалізації спільних проектів та модернізації організації повітряного руху в Європі. Координація згідно плану, здійснюватиметься до 2020 року включно [1, с. 5].

Однією із проблем реалізації даного проекту є національний рівень адаптації законодавства. Для української сторони одним з пріоритетних завдань в ході переговорного процесу щодо приєднання до Єдиного європейського неба є забезпечення дієвого правового механізму захисту національних авіаперевізників, оскільки цілком зрозуміло, що представники авіакомпаній країн ЄС будуть прагнути до юридичного закріплення максимального спрощеного доступу на український ринок авіаперевезень європейських авіаперевізників і це, в свою чергу, може негативно вплинути на економічний стан українських авіаперевізників. Також, зокрема, певні труднощі можуть виникнути при розподілі повітряного простору над Чорним морем. У зв'язку з цим слід зазначити, що питання розподілу повітряного простору над Чорним морем дозволявся з 1968 року і остаточно було вирішено на користь України за рахунок інтересів Румунії, нині держави-члена ЄС [2, с. 147].

Також законодавчо необхідно врегулювати розподіл повноважень національних авіаційних органів щодо плану приєднання України до Єдиного Європейського Неба, а саме: доцільно диференційовано визначити завдання та функції Державної авіаційної служби України та Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украерорух) щодо реалізації зазначеного плану.

Отже, взаємозв'язок між проведенням політики Єдиного Європейського Неба та застосування її не членами країнами ЄС проявляється у тісній співпраці між авіаційними інституціями України разом із спеціалістами Євроконтролю. Враховуючи можливості зміни існуючих районів польотної інформації шляхом правового закріплення має бути включено посилення на діючі кордони районів польотної інформації України, а також неможливість впливу на зобов'язання сторін переговорного процесу аналогічних положень за іншими договорами та угодами в цій сфері.

Література

1. Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)

2. Сліпченко А. В. Програма «Єдине європейське небо» як чинник поглиблення співробітництва між Україною та Європейським Союзом [Текст] / А. В. Сліпченко // Юридичні науки: проблеми і перспективи: матеріали міжнар. наук. конф. (м. Перм, березень 2012 р.). – Перм: Меркурій, 2012. – С. 146-149.

УДК 341:629.3.047.12(043.2)

Нагорний В. Ю., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Жмур Н. В., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ

Широкий потенціал, що став можливим завдяки розвитку цивільної авіації, не міг би бути використаним без дотримання визначених юридичних правил для користування повітряним простором, покликаних регулювати специфічні відносини держав в галузі повітряних перевезень. Саме тому правові принципи та норми, які регулюють практичне здійснення повітряних сполучень між державами світу, відіграють важливу роль в сучасних міжнародних відносинах [1].

Виникнення, зміцнення та розвиток правового регулювання міжнародних повітряних сполучень є яскравим прикладом впливу науково-технічного прогресу на міжнародні відносини. Разом з тим, в процесі розвитку цивільної авіації вирішувалися не лише технічні, але й міжнародно-правові проблеми.

Перші польоти повітряних апаратів на початку ХХ століття, а також їх подальше вдосконалення сприяли закладенню державами загальних основ правового регулювання міжнародних повітряних пересувань в ряді міжнародно-правових актів. Так, саме з появою повітряних суден, здатних виконувати польоти між різними державами, виникла потреба у визначенні правового режиму повітряного простору та в регламентації державних відносин при здійсненні польотів даного роду. По суті, всі держави почали виходити з того, що міжнародно-правовий принцип поваги державного суверенітету означає, що державі належить повний та виключний суверенітет у відношенні повітряного простору, розташованого над її сухопутною і водною територією. Це положення спершу було закріплено в національних законодавствах ряду країн, а згодом відображено у такій багатосторонній міжнародній угоді, як