

Загорна В. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ,
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ЄДИНЕ НЕБО ЄВРОПИ: КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ТА РЕАЛІЇ СЬОГОДЕННЯ

Єдине небо Європи – є актуальною проблемою сьогодення. Сьогодні європейські держави намагаються створити єдиний регулятивний орган, який зможе керувати повітряним пересуванням в країнах Європейського Союзу. Тобто цей орган міг би об'єднати управління вищими ешелонами повітряного простору ЄС, які зараз поділені на національні кордони. Повітряний простір Європи є найбільш завантаженим у світі і існуюча система управління має безліч недоліків, які ЄС намагається вирішити. І введення ініціативи вирішення і усунення цих недоліків принесе користь всім користувачам повітряного простору за рахунок більш безпечного та ефективного використання повітряного простору і управління повітряним рухом всередині та за кордонами ЄС.

В листопаді 2000 року були створені правила Єдиного неба Європи (SES), а в жовтні 2001 року Єврокомісія прийняла пропозицію щодо створення Єдиного неба Європи та єдиного регулятивного органу по управлінню повітряним рухом в ЄС, Норвегії та Швейцарії. В червні 2008 року були прийняті зміни, через які ініціатива отримала нову назву SES-II (SES – Single European Sky, Єдине небо Європи). SES-II була направлена на прийняття програм функціональних блоків повітряного простору в якості інструменту для покращення ефективності використання повітряного простору.

Проблеми, які були викликані виверженням вулкану Ейяф'ятлайокютль, призвели до прискорення процесу інтеграції національних систем контролю повітряного простору в Єдине небо Європи й негайному створенню загального кризового центру. В цілях безпеки 15 квітня 2010 року була призупинена робота всіх аеропортів Великобританії, а станом на 18 квітня 2010 року виверження вулкану стало причиною скасування більш ніж 63 тисяч авіарейсів. Ці події спричинили новий імпульс до формування Єдиного неба.

Оцінюючи сьогоденні умови, слід зазначити, що провайдерам постійно доводиться балансувати між важливістю двох першочергових проблем. З однієї сторони – необхідність керувати повітряним рухом заради безпеки. З іншої – вимоги зниження витрат, чого вимагає не тільки Єврокомісія, а також й користувачі авіаційних послуг.

Для авіакомпаній сучасна економічна криза стала непоганим

приводом для того, щоб вести мову про припинення дій проекту «Єдине небо Європи». Вони відчайдушно скаржилися, що фрагментована система управління повітряним рухом руйнівним чином впливає на їх бізнес та зачіпає такі моменти як: витрати часу, авіатопалива та грошей.

Керівництво Євроконтролю запевняє, що в реальності нічого не змінилось з тих пір, як в рамках договору «Єдине небо Європи» були розроблені оптимізовані графіки повітряного руху у відповідності з новими сучасними технологіями. Як передбачалось, вони забезпечать революційні зміни в системі авіаційного руху на європейському континенті. В контексті підготовки цих змін декілька років тому уряди європейських країн розробили доволі таки жорсткі цільові показники діяльності для своїх аеронавігаційних провайдерів. Досягти їх було необхідно з 2012 до 2014 року. Ці показники являли собою невід'ємну частину Пакету документів II в рамках договору «Єдине небо Європи» (SES II), затвердженим Радою транспорту Європейського Союзу в березні 2009 року. Планувалося, що програма дозволить заощадити мільярди доларів авіакомпаніям і пасажиром авіалінії протягом трьох років.

Розроблена схема діяльності на 2012-2014 роки була направлена на ліквідацію фрагментованого характеру Європейського повітряного простору, які до сих пір склалися із 27 елементів. В рамках цієї території було заплановано збільшення пропускної здатності повітряного простору втричі, покращення показників безпеки в 10 разів, за впливом на оточуюче середовище – на 10 %. Крім цього, однією із ключових цілей стало зменшення вартості аеронавігаційного обслуговування на 50 %. Висувалися певні вимоги щодо пунктуальності відправлень, що також є важливим індикатором якості аеронавігаційного сервісу. Досягнення цих цілей повинно вимірятися конкретними показниками, які Єврокомісія встановила за всіма параметрами, окрім безпеки.

Отже, згідно концепції Єдиного неба Європи управління повітряним рухом має перестати підкорюватися національним управлінням в рамках державних кордонів. І замість цього мають бути створені «функціональні блоки повітряного простору». Кордони цих утворень будуть відповідати вимогам підвищення ефективності використання повітряного простору. Управління повітряним рухом матиме за ціль безпеку авіаперевезень і також буде брати до уваги потреби учасників повітряного руху і відповідно зростаючому об'єму авіаперевезень. Метою є створення системи управління повітряним рухом, яка буде брати до уваги необхідні авіаперевізникам маршрути, що повинні підвищити безпеку, ефективність і об'єм авіаперевезень.

Література

1. Єдине небо Європи: бути чи не бути [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ipress.ua/mainmedia/yedyne_nebo_yevropy_buty_chy_ne_buty_5287.html

2. Загальний авіаційний простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.votpusk.ru/news.asp?msg=35084>

3. Влияние извержения вулкана Эйяфьядлайёкюдль на международное авиасообщение [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1452283>

УДК 341.226(043.2)

Капустяк І. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: **Макеєва О. М.**, старший викладач

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРИНЦИПІВ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Проблеми розвитку повітряного права як галузі національного права є актуальними на сучасному етапі розвитку української держави. Важливими є дослідження принципів міжнародного повітряного права, що впливають на формування галузі повітряного права України.

Метою даної публікації є дослідження теоретико-правових аспектів принципів міжнародного повітряного права.

Серед науковців та практиків, які присвятили свої праці питанням міжнародного повітряного права, можна окремо зазначити Є. М. Аметистова, М. В. Буроменського, В. Г. Буткевича, В. Н. Денисова, А. С. Мацко, М. В. Миронова, Л. М. Шестакова та ін. Дані наукові дослідження, що проводилися, були спрямовані на аналіз окремих питань та етапів розвитку міжнародного повітряного права [1, с. 58].

У теорії права принципи права визначають як основоположні засади правового регулювання суспільних відносин. Вони можуть бути закріплені у формальних джерелах права або вироблені в юридичній практиці й сформульовані у правосвідомості [2, с. 253].

У залежності від критеріїв у юридичній науці виділяють такі принципи: загальносоціальні, загальноправові, галузеві, міжгалузеві та принципи інститутів права.

На думку О. В. Старчук, принципи права – це такі засадничі ідеї права, які визначають зміст і спрямованість його норм та характеризуються системністю, взаємоузгодженістю, загальнообов'язковістю, універсальністю, стабільністю, предметною визначеністю, загальнозначущістю й регулятивністю [3, с. 42].

Міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, що регулює відносини між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням повітряного простору з метою міжнародних повітряних