

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0727-19> (дата звернення: 15.01.2020).

3. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державіаслужби № 1239 від 26.11.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19> (дата звернення: 15.01.2020).

4. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них»: Наказ Державіаслужби № 1017 від 07.08.2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0991-19> (дата звернення: 15.01.2020).

УДК 346(043.2)

Грабовська В.М., викладач,
Ірпінський державний коледж економіки та права, м. Ірпінь, Україна

ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ЯК НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ДЛЯ УКРАЇНИ

На сьогодні Україна є учасником двох європейських проектів, що мають на меті активізацію інтеграційних процесів у галузі транспорту – проект Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні» та проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т», проте ці проекти носять консультативний характер. Результатом проектів має стати єдиний план розвитку транспортних мереж, який передбачав би досягнення оптимального їх використання суб'єктами транспортної системи відповідно до конкретних вимог щодо перевезень пасажирів та вантажів.

Зусилля транспортної політики України мають бути направлені на збільшення кількості транспортних потоків, що є основою формування проектів розвитку Програми допомоги ЄС в рамках інтеграції транспортної системи України. Залучення іноземних інвестицій, дасть змогу зміцнити можливості України у сферах реконструкції та модернізації існуючих транспортних мереж, а також – розробці нових із використанням інноваційних технологій [1, с. 13].

У зв'язку з недостатнім розвитку нормативно-правового забезпечення функціонування і розвитку галузі та низького обсягу інвестицій прогресивним є збільшення зношеності технічних засобів, що негативно впливає на безпечність руху та забезпечення належного стану навколишнього середовища. Ці фактори в умовах жорсткої конкуренції, що стане наслідком активізації інтеграційних процесів, призведуть до витіснення українських перевізників не тільки з європейського, а й з національного ринку транспортних послуг, що створить реальну загрозу економічній безпеці держави. Саме тому необхідна розробка певних послідовних етапів інтеграції авіаційної мережі України в межах кожного

з напрямів [1, с. 16].

Українська держава активно працює над інтеграцією до Європейської спільної авіаційної зони та безвідносно до укладання Угоди про Спільний авіаційний простір (САП). Державіаслужба здійснює на постійній двосторонній основі відповідну роботу з авіаційними службами країн-членів ЄС. Україні потрібен конкурентніший, прозоріший та більш насичений ринок, напрацьований механізми взаємодії аеропортів і громад у регіонах. Традиційно формування таких умов пов'язують з підписанням угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС, яку в народі також називають угодою про відкрите небо. В результаті проведених заходів ІКАО та ІАІА прийняли рішення про пом'якшення обмежень та рекомендацій щодо використання ряду маршрутів [2].

Адаптацію українського ринку до європейських стандартів можна починати вже зараз. Пропонуємо проводити гармонізацію українських норм і стандартів у сфері цивільної авіації з європейськими, які можуть відбуватися за кількома напрямками.

1) Одностороннє впровадження. Впроваджувати директиви та регламенти ЄС можна, не чекаючи на підписання угоди. До певної міри цей принцип вже застосовується Україною. Кабмін у 2017 році ухвалив План заходів з підготовки до запровадження САП з ЄС. Однак він передбачає реалізацію лише частини директив та норм, визначених угодою про САП.

2) Двостороння лібералізація повітряного сполучення. Доки не підписаний САП, ніхто не заважає Україні працювати над двосторонніми угодами з країнами-членами ЄС (і не тільки з ними). Українські органи влади працюють над цим напрямом, але переважно у формі листування з європейськими партнерами.

3) «Відкрите небо» в окремих аеропортах. У 2015 році про «відкриття неба» оголосили аеропорти Львова та Одеси, хоча повної лібералізації повітряного простору в обох містах так і не відбулося. Вже у 2016 році літня навігація у Львові показала суттєве зростання пасажиропотоку. В Одесі пасажиропотік 2017 року збільшився, незважаючи на втрату російського напрямку, який становив до 20% обсягу перевезень. У Львові говорять про декілька складових успіху: це й відсутність обмежень на частоти та перевезення між Україною та Польщею й Італією, й успішна співпраця з місцевою владою, й розвиток туристичної привабливості регіону.

4) Інші інструменти. На відміну від сусідів, Україна в процесі переговорів з ЄС вимагала визнання української системи сертифікації повітряних суден.

У 2017 році, тобто після 10 років переговорів, нарешті було підписано Робочу домовленість щодо зближення систем сертифікації [2]. Одним з її наслідків має стати визнання ЄС сертифікатів, виданих Україною,

зокрема, для продукції ДП «Антонов».

Література

1. Дорофєєва Х.М. Розвиток європейської авіаційної мережі в умовах глобалізації: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.02 / Маріупол. держ. ун-т. Маріуполь, 2015. 22 с.

2. Пояснювальна записка до фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2019 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/files.pdf> (дата звернення: 22.12.2019 р.).

3. Кравчук П., Кульчицька К. Міфи та реалії відкритого неба: що змінить для України спільний авіапростір з ЄС. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/12/14/7074981> (дата звернення: 22.12.2019 р.).

УДК 341.226 (043.2)

Жмур Н.В., к.ю.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ДЕРЖАВ У СФЕРІ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Розвиток міжнародних відносин у всіх галузях життя, втому числі і зовнішньоекономічних, в останні роки сприяла появі цілого ряду нових тенденцій, втому числі в галузі міжнародного повітряного права. Найбільш важливими з них є питання лібералізації та «дерегулювання» повітряного простору, які перетинаються з питаннями суверенітету держав та виконанням ними зобов'язань у сфері міжнародного повітряного права [2; с. 8-9].

Процеси інтеграції, будучи характерними для сьогодення, дуже щільно пов'язані з вищезазначеними тенденціями та мають не абиякий вплив на виконання державами взятих на себе зобов'язань у сфері міжнародного повітряного права з урахуванням суверенних прав держав та їх економічних інтересів.

Існування держав і необхідність у їх взаємодії зумовили об'єктивну потребу регулювати відносини між ними правовими засобами. Тривалий період в історії міжнародних відносин держави були єдиними їх учасниками, тобто суб'єктами міжнародного права. В основі міжнародної правосуб'єктності держав лежить особлива політико-правова властивість – суверенітет. Ця властивість визначає характер прав і обов'язків держав як суб'єктів міжнародного права [2; с. 10].

Серед основних міжнародних зобов'язань держав у галузі забезпечення виконання діяльності у повітряному просторі на національному рівні, тобто у межах державної території найбільш вагомого значення набуває розробка політики, правил і положень (щодо