

Кравцова Т. М., д.ю.н., професор,
Сумська філія Харківського національного університету внутрішніх справ
Тимошенко В. Ю., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ НОРМ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ ЄС

Цивільна авіація забезпечує міжнародні та внутрішні перевезення. Внутрішні сполучення і перевезення пасажирів та вантажів, так і польоти і перевезення, які виконуються українськими компаніями в інші держави за своєю кваліфікацією є міжнародними та підпадають під дію різних міжнародних угод, які підлягають неухильному виконанню. На основі таких угод виник міжнародно-правовий режим повітряного простору над державною територією та за її межами, який має забезпечувати умови регулярної, ефективної та безпечної діяльності у повітряному просторі. Його складовою є імплементація міжнародно-правових зобов'язань держав у їх внутрішнє право. Саме від рівня впровадження імплементаційних заходів залежить ефективне та безпечне здійснення міжнародних повітряних сполучень.

Сучасний процес імплементації норм міжнародного повітряного права базується на суверенітеті держав у своєму повітряному просторі з тією особливістю, що в цілях міжнародної аеронавігації він все більше взаємодіє з їх національним правом. Проблемам імплементації у вітчизняній науці та науці країн СНД не приділялося достатньо уваги. Серед тих, хто торкався цих проблем можна назвати в першу чергу В. Д. Бордунова, А. А. Козловського, Ю. Н. Малєєва, О. І. Тіунова. Специфічний характер повітряного права як особливої системи правового регулювання є тим основним чинником, який зумовлює стратегію та напрями побудови механізму імплементації норм міжнародного повітряного права. Основна частина відносин з використання повітряного простору має господарський характер, внаслідок чого знаходиться під впливом як загальносвітових економічних змін, так і тенденцій, які складаються в національних економіках держав [3]. Під впливом процесів лібералізації використання повітряного простору формується більш чітке розуміння того, що подальше використання ресурсів повітряного простору можливе лише за сумлінного виконання всіма учасниками міжнародних відносин узятих на себе зобов'язань та загальної координації їх діяльності. Серед актів у галузі міжнародного повітряного права найважливіше місце належить Чиказькій конвенції 1944 р. з додатками до неї. Здійснюючи імплементацію, потрібно не лише приводити національне законодавство у відповідність з нормами міжнародного повітряного

права, а й гармонізувати його з повітряним правом інших держав. Наявність значної кількості не адаптованих до вимог сьогодення нормативних актів, які нерідко взаємовиключають один одного або є неповними у сфері регулювання діяльності авіаперевізників на різних рівнях, створює труднощі в діяльності вітчизняних авіаперевізників. Для подальшої інтеграції України в європейську та світову транспортні системи варто визначити ряд правових заходів: провести уніфікацію національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності з відповідними міжнародно-правовими нормами; здійснити уніфікацію національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод і найголовніше – імплементацію норм міжнародного повітряного права у внутрішнє право держави. Враховуючи прагнення України взяти участь в єдиному європейському просторі ЄС та “відкритому небі”, забезпечення нових правил діяльності авіації постає для нашої країни актуальним питанням. Будучи членом ряду міжнародних організацій, Україна повинна в процесі імплементаційних заходів врахувати вимоги цих організацій насамперед щодо питань безпеки; регулювання діяльності авіаційних підприємств, пов’язаної із: перевезенням пасажирів та вантажів; впорядкуванням системи організації державного управління у сфері авіації; забезпеченням імплементації норм міжнародного повітряного права у внутрішнє право, що сприятиме адаптації національного законодавства до законодавства ЄС. Імплементація норм міжнародного повітряного права повинна базуватися на основоположних принципах суверенітету, справедливих та рівних можливостях для всіх, недискримінації, взаємності, гармонізації та співробітництва, встановлених у Чиказькій конвенції 1944 р.

Сферою імплементації норм міжнародного повітряного права є відносини, що стосуються: збереження високого рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки; ефективної та стабільної участі всіх держав у міжнародному повітряному сполученні на основі поваги національного суверенітету та рівних можливостей; врахування різних рівнів економічного розвитку держав з метою узгодження спільних інтересів та застосування преференційних заходів щодо країн які розвиваються; забезпечення адекватних та ефективних гарантій добросовісної конкуренції; сприяння розвитку співробітництва та гармонізації на субрегіональному, регіональному та глобальному рівнях [2].

Література

1. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167–ХІІ (зі змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 23 лютого 2006 р. № 3509-IV) // Офіційний вісник України. – 2006. – № 12. – Ст. 795.
2. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу : Указ Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 24. – Ст. 3.
3. Авиационное законодательство Украины гармонизируют с нормами ЕС. / ЛІГАБізнесІнформ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.liga.net>.

УДК 341.229 (043.2)

Курілов Г. М., начальник відділу,
Управління доходів і зборів фізичних осіб ДПІ, м. Полтава
Субота Д. С., студент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ КОСМІЧНОЇ СТАНЦІЇ

Для розвитку міжнародно-правового регулювання космічної діяльності держав особливий інтерес представляє Міжурядова угода по Міжнародній Космічній Станції (МКС), підписання якої відбулось у Вашингтоні 29 січня 1998 року. Угода про співробітництво на Цивільній Міжнародній Космічній Станції замінила угоду 1988 року. Підготовка угоди по МКС продовжувалась п'ять років і вже у листопаді 1998 року з космодрому «Байконур» запустили перший елемент МКС – функціонально-вантажний блок «Зоря», а 4 грудня з мису Канаверал США запустили другий елемент, який успішно був зі стикований з першим, що поклало початок реалізації проекту.

МКС представляє собою унікальний за своїм значенням та кількістю учасників міжнародний проект в галузі космічної науково-дослідної діяльності, який вимагав створення відповідного вискоєфективного механізму міжнародно-правового регулювання та експлуатації станції на орбіті.

Процес створення такого унікального механізму, який продовжувався не один місяць, завершився формуванням системи правових норм, що регулюють діяльність по створенню та обслуговуванню станції в космічному просторі та на Землі. Ця система правового регулювання формується з трьох рівнів (елементів) правових норм, які увійшли до угод міждержавного та міжвідомчого характеру.

Найвищий рівень цих правових норм складає Міжурядова угода стосовно взаємодії щодо МКС цивільного призначення. В ній містяться основоположні принципи співробітництва, зобов'язання партнерів, що потребували