

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного публічного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЕС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ/
ACQUIS COMMUNAUTAIRE EU IN THE AREA OF THE CIVIL AVIATION**

Студентки 2 курсу, 11м групи,
спеціальності “Міжнародне право”
спеціалізації “Міжнародне право”

Мірутенко Наталії
Володимирівни

Науковий керівник
канд. юридичних наук, доцент

Плахотнюк
Наталія Вікторівна

Керівник освітньо-професійної програми
Доктор юридичних наук, доцент

Дешко Людмила
Миколаївна

Київ2018

ЗМІСТ

| | |
|---|------------|
| ВСТУП..... | 3 |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ..... | 6 |
| 1.1.Історичні передумови формування, джерела та склад <i>acquis communautaire</i> ЄС..... | 6 |
| 1.2.Основні правові засади створення Спільного авіаційного простору Євросоюзу..... | 19 |
| 1.3.Розвиток сучасної системи регулювання цивільної авіації ЄС..... | 31 |
| Висновки до розділу 1..... | 42 |
| РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ФОРМУВАННЯ ТА АДАПТАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ДО ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС | 43 |
| 2.1. Розвиток політики регулювання авіаційних перевезень в Україні..... | 43 |
| 2.2. Особливості створення та реалізації проекту Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС..... | 57 |
| 2.3. Проблеми реформування законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до ЄС..... | 66 |
| Висновки до розділу 2..... | 78 |
| РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ..... | 79 |
| 3.1.Перспективи розвитку та основні напрямки реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС | 79 |
| 3.2.Інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації <i>acquis communautaire</i> ЄС | 91 |
| Висновки до розділу 3..... | 101 |
| ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ..... | 102 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..... | 106 |
| ДОДАТКИ | 114 |

ВСТУП

Актуальність теми. Важливою особливістю правопорядку Євросоюзу є те, що його основу становить *acquis communautaire*, так званий "спільний доробок". Значення концепції *acquis communautaire* полягає в тому, що вона гарантує гомогенність правової системи Євросоюзу, оскільки базується на ідеї неможливості зміни його складових частин у процесі співробітництва з іншими суб'єктами міжнародного права. Відповідно до ст. 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною і ЄС від 16 червня 1994 р. Україна взяла на себе зобов'язання вживати заходів для поступового приведення національного законодавства у відповідність із законодавством Європейського Союзу у різних сферах, зокрема і в сфері авіації.

Значення авіаційного транспорту в світовій економіці постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток, новітні розробки в авіаційній галузі, так і глобалізація, тісні ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу. Одним з пріоритетних напрямів державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору.

Приведення у відповідність національного законодавства України в сфері цивільної авіації до *acquis communautaire* ЄС сприятиме наближенню України до Європейського Співтовариства, поступовій інтеграції України у внутрішній європейський ринок ЄС та спільний авіаційний простір.

Метою дипломної роботи є визначення напрямів розвитку *acquis communautaire* ЄС у сфері цивільної авіації, а також розробка науково-практичних рекомендацій щодо забезпечення інтеграції України до європейського повітряного простору та адаптації національного авіаційного законодавства до *acquis communautaire* ЄС.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення таких **завдань**:

- проаналізувати теоретичні аспекти поняття *acquis communautaire* ЄС в сфері авіаційної галузі;
- дослідити основні правові засади створення Спільного авіаційного простору Євросоюзу;

- визначити тенденції розвитку сучасної системи регулювання цивільної авіації в ЄС;
- зробити аналіз політики регулювання авіаційних перевезень в Україні, виокремити значення авіаційної сфери в системі національної економіки;
- розглянути особливості створення та реалізації проекту Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом;
- визначити проблеми реформування законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до ЄС;
- сформулювати основні напрямки вдосконалення *acquis communautaire* Європейського Союзу в сфері цивільної авіації;
- дати рекомендації щодо сприяння реформуванню українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС.

Об’єктом дослідження даної роботи є *acquis communautaire* Європейського Союзу в сфері цивільної авіації.

Предмет дослідження – теоретичні та практичні інструменти забезпечення адаптації законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до *acquis communautaire* ЄС.

Методи дослідження

- системний аналіз: при дослідженні сутності поняття, історичних передумов формування, джерел *acquis communautaire* ЄС в сфері цивільної авіації;
- статистичний та структурний: для оцінки стану та детермінант розвитку авіаційної мережі ЄС та України;
- наукового порівняння: здійснення порівняння показників функціонування авіаційної галузі ЄС та України в різні етапи функціонування;
- якісний аналіз: для оцінювання сприяння співробітництва України і ЄС в авіаційній галузі та інші.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає в можливості подальшого сприяння розвитку законодавчої бази України в сфері цивільної авіації, адаптації до *acquis communautaire* ЄС, а також застосування розроблених теоретичних

практичних підходів та рекомендацій щодо реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС.

Теоретичною базою дослідження є наукові концепції, монографії та періодичні публікації українських і зарубіжних учених з питань розвитку авіаційної сфери, *acquis communautaire* ЄС, формування механізмів розвитку законодавчої бази ЄС та України, спеціальні періодичні видання, інформаційні дані мережі Інтернет. У роботі використано законодавчі і нормативні акти Європейського Союзу та України, інструктивні відомчі матеріали.

Інформаційну базу дослідження склали: юридична література і періодичні видання, аналітичні дані цивільної авіації, матеріали органів Державної Служби статистики України, Євростату, програми розвитку цивільної авіації, а також результати досліджень, виконаних автором.

Структура та обсяг роботи.

Магістерська робота загальним обсягом 125 сторінок, у тому числі 97 сторінок основного тексту, складається зі вступу, трьох розділів, висновків, містить список використаних джерел із 76 найменувань. Робота ілюстрована 11 рисунками та містить 17 таблиць. У першому розділі узагальнені теоретичні основи розвитку *acquis communautaire* ЄС в авіаційній галузі, визначена роль та місце в системі Законодавства ЄС. У другому розділі аналізуються особливості політики регулювання авіаційних перевезень в Україні, а також створення та реалізації проекту Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС; здійснено комплексний аналіз проблеми реформування законодавчої бази авіаційної галузі України. У третьому розділі визначено основні перспективи розвитку та напрямки реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС та на основі проведеного аналізу сформовано загальні рекомендації щодо інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

1.1. Історичні передумови формування, джерела та склад *acquis communautaire* ЄС

Процеси інтеграції Європи, що бере початок у Західній Європі по закінченню Другої світової війни, мають досить довгу передісторію. Потреба у єднанні європейських держав та народів як запорука подолання міжусобиць та запобігання знищення, виявлялись провідними теоретиками та науковцями ще з доби Середньовіччя. Після закінчення часів Середньовіччя, вона не мала необхідної підтримки у більшості можновладців та політиків. Трагічний досвід, набутий після світових воєн, крах довіри до класичної національної політики та державності, нарешті сформували необхідні умови для переходу від необмеженого мрійництва про безпечну та єдину Європу до практичних кроків щодо реалізації даних планів.

Починаючи з формування Європейського Співтовариства вугілля та сталі, продовжуючи утворенням Європейського Економічного Співтовариства та Євроатому, економічна інтеграція довела можливість тісної співпраці між країнами, мешканці яких сторіччями дивились одні на одних як на зятіх ворогів[1].

Більше того, встановлення вузьких рамок щодо формування національних ринків, створення простору свобод: руху людей, товарів, послуг та капіталів сприяли швидкому зростанню соціальної безпеки та добробуту європейців, які проживали на території вище згаданих Співтовариств. З метою подальшої інтеграції учасники зустрічались із новими проблемами та викликами. Кожен крок до подальшої згуртованості зазнавав невдач через бюрократичні перешкоди та національний егоїзм, чи взаємне непорозуміння. А головним є те, що країни та їх керівники вирішували нові завдання, які у минулому ще не поставали.

Проте набутий досвід щодо інтеграції, в тому числі, ціною відступів і помилок від поставлених цілей, переконав учасників Європейських Співтовариств, що економічне єднання повинне бути доповнене ще й тіснішою співпрацею та політичним єднанням, зокрема у галузях внутрішніх справ, спільної зовнішньої безпеки та політики, а також юстиції. Нарешті після розуміння цих компонентів успіху постав Європейський Союз (1992 р.).

Його правовий фундамент заклала Маастрихтська Угода, доповнена Договорами, підписаними в Амстердамі, Ніцці та, нарешті в Лісабоні (2007р.). Остання, що набрала чинності 1 січня 2010 р. дозволила ЄС вийти з конституційної кризи, що розпочалася у ньому 2005 року[2].

Нині до складу ЄС входять 27 країн, які представляють вже не тільки Західну, але й Центральну та Східну Європу. Серед них є й три пострадянські країни: Естонія, Латвія та Литва. З 1 травня 2004 р., в наслідок найбільшого у своїй історії розширення, Європейський Союз став безпосереднім сусідом України. Тоді до його складу увійшли також Польща, Словаччина та Угорщина, які розташовані на західних кордонах нашої країни [3].

Отож, після згаданої ситуації вплив ЄС на нашу політику та економіку став дедалі більшим, а наша держав отримала можливість до виходу на новий рівень взаємодії та співпраці з Європейським Союзом у рамках політики Європейського сусідства.

Варто зазначити, що задля забезпечення функціонування Європейського Союзу, в тому числі, щоб врегулювати законодавчі розбіжності країн-членів, постала потреба правової інтеграції. Саме тому спостерігаємо створення *acquis communautaire*.

Acquis communautaire - це накопичене законодавство та обов'язки Європейського Союзу з 1958 року і по сьогоднішній день. Вона охоплює всі договори та закони ЄС (директиви, положення, рішення), декларації та резолюції, міжнародні угоди та рішення суду. Також включає заходи, які уряди ЄС організують разом у сферах свободи, юстиції, спільної зовнішньої політики та політики безпеки.

Нові країни-члени ЄС повинні прийняти все існуюче *acquis* - деякі його елементи протягом перехідного періоду та запровадити механізми для прийняття майбутніх елементів *acquis*. Суд визнав, що *acquis* ЄС має перевагу над національним законодавством, якщо виникає конфлікт, і що *acquis* може мати безпосередній вплив у державах-членах.

Головною особливістю забезпечення правового регулювання Євросоюзу є те, що його основу складає *acquis communautaire*, так званий "спільний доробок". Особливе значення даної концепції виявляється в тому, що вона забезпечує гомогенність законодавчої системи ЄС, оскільки базовою є ідея неможливості зміни його компонентів у процесі взаємодії та співробітництва з іншими суб'єктами в галузі міжнародного права. В цілому вона забезпечує обов'язкове єдине застосування правової бази та цілісність правової системи Євросоюзу для усіх держав-членів.

Із забезпеченням гомогенності права європейських інтеграційних об'єднань пов'язане, зокрема, розвинуте в кількох рішеннях Суду ЄС тлумачення права Євросоюзу як нового правопорядку, на користь якого держави обмежили свої суверенні права, і який є "відмінним як від права міжнародного, так і від права національного" [4].

Термін *acquis* бере основу з французької мови. І хоча існують переклади даного терміну іншими мовами третіх країн, а також держав-членів, все ж таки у багатьох роботах з права та документах Євросоюзу застосовується його французька версія.

Поняття *acquis communautaire* виникло під час переговорів про вступ до ЄС з Данією, Ірландією, Норвегією та Великою Британією (1969-1972). Коли країни, що приєднуються, готуються приєднатися до ЄС, вони повинні прийняти все існуюче законодавство (зараз охоплює 35 політичних сфер), іноді протягом перехідного періоду, а також запровадити механізми для прийняття майбутніх елементів *acquis*. Таким чином, статтями 1-5 Закону 1972 року стосовно вступу Великобританії (та інших) до ЄС є всі нові держави-члени, які приймають *acquis*, хоча цей термін фактично не використовується. У статті 2 зазначається: *acquis* також використовується для опису законів, прийнятих відповідно до Шенгенської угоди, до того, як це було

включено до правової системи ЄС відповідно до Амстердамського договору. Всесвітня торгова організація також використовувала *acquis* для посилення на накопичення Загальної угоди про тарифи та торгівлю (ГАТТ) та законодавство СОТ (*acquis gattien*), а також описати досягнення Ради Європи у встановленні стандартів демократії, верховенство права та основні права людини. Це було застосовано до "принципів, норм і зобов'язань" Організації з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ), а Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) представила концепцію "acquis ОЕСР" у своїй "Стратегія розширення та інформаційно-пропагандистської діяльності". З дня вступу положення первісних договорів та актів, прийнятих інститутами Співтовариств, є обов'язковими для нових держав-членів та застосовуються в цих державах за умов, викладених у ці Договори та цей Акт.

Acquis перекладено на 22 офіційні мови ЄС: болгарська, чеська, данська, голландська, англійська, естонська, німецька, грецька, фінська, французька, угорська, італійська, латвійська, литовська, мальтійська, польська, португальська, румунська, словацька, словенська, іспанська та шведська. *Acquis* також не регулярно перекладається на ірландську мову.

Договори ЄС не тлумачать відносини між різними інструментами, що складають *acquis*, хоча зрозуміло, що деякі акти мають різний статус щодо інших. Деякі інструменти є законодавчими, а інші не є; певні договори та конвенції є міжнародними угодами між державами-членами, але не включають інституційні механізми ЄС і не підлягають юрисдикції Суду.

Рада та Комісія мають право згідно з Договором ухвалювати закони. Рада може приймати законодавство лише за пропозицією Комісії, яка має виключне право на ініціативу у пропозиції законодавства. Комісія також може прийняти законодавство за делегованими повноваженнями. Теоретично, два типи законодавства повинні мати однакову вагу, оскільки ці два інституції не є ієрархічно різними, і вони одночасно мають право укладати закони. Тим не менш, в Суді йшлося про те, що закони Ради мають більшу юридичну силу, ніж Комісії. В разі виникнення конфлікту між регламентом Ради та Регламентом Комісії з реалізації, перше повинно мати перевагу.

Посилання на *acquis* були в ДЄС, Договорі про заснування ЄС, у документах, ухвалених органами Євросоюзу, в міжнародних угодах ЄС, рішеннях Суду ЄС. Зокрема, у ст. 2 ДЄС говорилося про те, що Союз має на меті "повною мірою забезпечити дотримання *acquis communautaire* і спиратись на нього для визначення, якою мірою політика та форми співробітництва, запроваджені цим Договором, потребують перегляду з метою забезпечення ефективності механізмів та інститутів Євросоюзу"[5].

У статті 43(д) ДЄС зазначалося про те, що більш тісна співпраця між окремими державами-членами "не впливає на *acquis communautaire* та на заходи, прийняті відповідно до інших положень цих Договорів". У статті 11.5 Договору про заснування ЄС підкреслювалося, що "ця стаття не суперечить положенням протоколу про включення шенгенських *acquis* до правової системи Європейського союзу". Лісабонський договір про функціонування ЄС містить посилання лише на Шенгенські *acquis* ст. 87, а також у Протоколі № 19 про Шенгенські *acquis*, інтегровані у рамки Європейського союзу [6].

Можемо зазначити, що інші законодавчі джерела та установчі договори ЄС не визначають безпосереднього змісту спільного доробку. Посилання на *acquis communautaire* міститься також в актах ЄС, які регулюють зовнішні відносини згаданого вище об'єднання. Розгорнуте роз'яснення терміну *acquis communautaire* міститься у висновках Комісії ЄС від 29 травня 1979 р., сформованих щодо вступу Греції до Європейського Союзу.

Як зазначила Комісія ЄС, "з моменту членства у співтовариствах країна, що звернулася з таким поданням, беззастережно визнає договори та їх політичні цільові настанови, рішення будь-якого характеру, прийняті після набуття чинності договорами, а також обрані можливі шляхи щодо розбудови та зміцнення співтовариств. З моменту ухвалення договорів про заснування співтовариств правовий режим, започаткований ними, відзначається можливістю прямої дії деяких їхніх норм та певних правових актів інститутів співтовариств, приматом права ЄС щодо окремих національних правових норм, що суперечать йому, та наявністю процедур, здатних

забезпечити єдність у тлумаченні права ЄС. Вступ до співтовариств передбачає визнання обов'язкового характеру цих норм, неухильність їхнього дотримання з метою гарантування дієвості та єдності права ЄС" [7].

Варто звернути увагу, що ця думка Комісії ЄС мала відношення лише до *acquis communautaire* Європейського Союзу. У висновках Європейської Ради, зібрання якої відбувалося в червні 1992 р. у Португалії, м. Лісабоні, уточнено даний аспект уже саме щодо "спільного доробку" ЄС як структури, що охоплює різні сфери регулювання ЄС: спільну внутрішню та зовнішню політики, сферу безпеки.

Ще однією сферою міжнародного права, де використовується термін *acquis*, є угоди Євросоюзу з іншими державами та групами країн. Зокрема, посилання на *acquis communautaire* зустрічається в угодах про асоціацію та стабілізацію, укладених між ЄС та балканськими країнами.

Визначаючи умови та критерії набуття членства у Євросоюзі, Європейська Рада зазначила, що "членство передбачає взяття на себе прав та обов'язків, як тих, що вже існують, так і потенційних, системи співтовариства та інституційних меж, – відомих як *acquis* співтовариства.

Воно включає:

- зміст та принципи договорів, включаючи Маастрихтський договір;
- законодавство, ухвалене з метою імплементації договорів, та практику Суду;
- декларації та резолюції, ухвалені в рамках співтовариства;
- міжнародні угоди та угоди між державами-членами, пов'язані з діяльністю співтовариства.

Взяття на себе цих прав та обов'язків новими членами може стати предметом адаптації, тимчасових відступів та домовленостей, які досягаються під час переговорів. Співтовариство враховує проблеми, які пов'язані з пристосуванням, оскільки вони можуть виникати та поставати перед новими членами, а також шукає шляхи їх вирішення. Проте країною має бути дотриманий принцип прийняття *acquis communautaire* з метою збереження досягнень Співтовариства.

Майбутнє членство відрізняється від попереднього.

Завершення створення внутрішнього ринку означає, що збереження кордонів між старими та новими членами, навіть на тимчасовій основі, може створити проблеми. Такі перехідні домовленості повинні зводитись до мінімуму. Побудова економічного та валютного союзу вимагатиме справжніх зусиль зі згуртування та солідарності з боку всіх членів. Перехід до останнього етапу буде залежати від кількості країн (включно з новими членами), які виконують критерії конвергенції економік.

У Повідомленні Комісії ЄС від 10 травня 2004 р. "Європейська політика сусідства. Стратегічний документ" термін *acquis* використовується у двох значеннях. У першому цей термін застосовується, коли йдеться про те, що однією з умов повноправної участі Лівії у Барселонському процесі співпраці між Євросоюзом та країнами Середземномор'я є прийняття цією країною в повному обсязі Барселонського *acquis*. При використанні цього терміну у міжнародних документах підкреслюється, що зближення законів та інших нормативних актів країн-сусідів "буде здійснюватися на засадах спільно погоджених пріоритетів, зосереджуючись на тих елементах *acquis*, що передусім заохочують торгівлю та економічну інтеграцію, враховуючи економічну структуру країни-партнера та сучасний рівень гармонізації її законодавства із законодавством Євросоюзу" [6].

Варто підсумувати, що *acquis communautaire* — це комплексна правова система ЄС, що охоплює законодавчу базу Європейського Союзу (але не обмежується цим), тобто всі правові акти, які прийняті в рамках Європейського співтовариства, Співпраці щодо внутрішніх справ, юстиції; Спільної політики безпеки, а також зовнішньої діяльності об'єднання.

Дана правова система створювалась та вдосконалювалась протягом понад 50 років. Вона налічує більше 14000 правових актів, близько 9000 судових рішень ЄС. Детальніший перелік джерел *acquis communautaire* наведено в табл.1.1.

Таблиця 1.1

Джерела *acquis communautaire*

| Тип | Перелік джерел |
|------------------------|--|
| Первинне законодавство | <ul style="list-style-type: none"> — Договір про заснування Європейського економічного співтовариства 1957 року (з 1993 року — Договір про заснування Європейського співтовариства), Договір про заснування Європейського співтовариства з атомної енергії 1957 року, внесеними Маастрихтським договором (ДЄС 1992 року), Амстердамським договором 1997 року та Ніццьким договором 2001 року, а також актами про приєднання; — Договір про Європейський Союз 1992 року, із змінами, внесеними Амстердамським договором 1997 року та Ніццьким договором 2001 року, а також договорами про приєднання; — Договір про злиття 1965 року; — акти про приєднання нових держав-членів. |
| Вторинне законодавство | <ul style="list-style-type: none"> — директива, регламент; — рішення, рекомендація або висновок; — джерело права у формі міжнародної угоди; — загальний принцип права Європейського співтовариства; — рішення Європейського суду; — спільна стратегія у сфері спільної зовнішньої політики та політики безпеки, як це визначено статтею 13 ДЄС; — спільні дії в рамках зовнішньої політики та політики безпеки; — рамкове рішення щодо гармонізації законодавства в контексті положень ДЄС про співробітництво правоохоронних та судових органів у кримінальних справах (стаття 34 ДЄС); — спільна позиція в контексті положень ДЄС про співробітництво правоохоронних та судових органів у кримінальних справах (стаття 34 ДЄС); — рішення в контексті положень ДЄС про співробітництво правоохоронних та судових органів у кримінальних справах (стаття 34 ДЄС); — загальне положення або принцип у сфері спільної зовнішньої політики та політики безпеки. |
| Офіційні видання ЄС | <ul style="list-style-type: none"> — Офіційний вісник Європейських співтовариств (Official Journal of European Communities); — Вісник Європейського Суду (European Court Reports). |

Джерело: складено автором на основі даних [8].

Отож, джерела формування *acquis communautaire* можна умовно поділити на три категорії, перелік яких можна доповнювати та змінювати.

Так, у ст. 69 Угоди про стабілізацію та асоціацію між ЄС та Хорватією, укладеної у 2001 р, зазначено, що Хорватія намагатиметься поступово привести своє законодавство у відповідність до *acquis* співтовариства, насамперед до фундаментальних елементів *acquis* внутрішнього ринку. А в межах Угоди про асоціацію між Україною та Євросоюзом про "спільний доробок" ЄС згадується у Преамбулі, статті 56, 58, 96, 114, 133, 148, 151, 153, 256, 355, 358, 385, 394, 410, 417, 428 тощо, в більшості з яких йдеться про гармонізацію українського законодавства із законодавством ЄС. При цьому Угода передбачає внесення змін до переліку елементів *acquis*, які містяться у додатках до неї, за рішенням органів співпраці сторін, утворених у рамках УА [9].

Суд Європейського Союзу теж зробив свій внесок у формуванні та тлумаченні поняття *acquis*. Зокрема можемо спостерігати це у справах 80 та 81/77 *Commissionnaires Reunis et Ramei*. Суд ЄС посилався на *acquis communautaire*, як на доробок Співтовариства щодо об'єднання ринку. Проте, як показала практика, Суд ЄС не відіграв дуже важливої ролі у розробці доктрини *acquis communautaire* Євросоюзу.

У доктринах права ЄС під *acquis* зазвичай розуміють сукупність правових норм, рекомендацій, домовленостей та судових рішень, які виникли в процесі функціонування європейських об'єднань. Вони мають сприйматися країнами, що бажають приєднатися до Євросоюзу беззастережно, тобто *acquis communautaire* не можуть бути метою переговорів, треті країни мають обов'язково імплементувати дані правові норми до свого законодавства.

Зараз до спільного доробку входить 35 Глав. Склад *acquis communautaire* зазначається в табл.1.2.

Таблиця 1.2

Склад *acquis communautaire*

| № Глави: | Назва Глави: |
|-----------------|--|
| Глава 1 | Вільний рух товарів |
| Глава 2 | Вільний рух робочої сили |
| Глава 3 | Вільний рух надання послуг |
| Глава 4 | Вільний рух капіталів |
| Глава 5 | Державні закупівлі |
| Глава 6 | Законодавство про компанії |
| Глава 7 | Законодавство щодо інтелектуальної власності |
| Глава 8 | Політика щодо конкуренції |
| Глава 9 | Фінансові послуги |
| Глава 1. | Інформаційне суспільство та медіа |
| Глава 10 | Сільське господарство і сільський розвиток |
| Глава 12 | Безпека їжі, ветеринарна та фітосанітарна політика |
| Глава 13 | Рибальство |
| Глава 14 | Транспортна політика |
| Глава 15 | Енергетика |
| Глава 16 | Оподаткування |
| Глава 17 | Економіка та монетарна політика |
| Глава 18 | Статистика |
| Глава 19 | Соціальна політика та зайнятість |
| Глава 20 | Підприємництво та індустріальна політика |
| Глава 21 | Транс'європейські мережі |
| Глава 22 | Регіональна політика та координація структурних інструментів |
| Глава 23 | Судове провадження та основні права |
| Глава 24 | Юстиція, свобода та безпека |
| Глава 25 | Наука та дослідження |
| Глава 26 | Освіта та культура |
| Глава 27 | Зовнішнє середовище |
| Глава 28 | Захист прав споживачів та охорона здоров'я |
| Глава 29 | Митний союз |
| Глава 30 | Зовнішні стосунки |
| Глава 31 | Іноземна політика, політика захисту та оборони |
| Глава 32 | Фінансовий контроль |
| Глава 33 | Фінансова та бюджетна політика |
| Глава 34 | Інституції |

Джерело: складено автором на основі даних [8].

Отже, залежно від сфери діяльності можна виокремити відповідні Глави *acquis communautaire*, зокрема є транспортна політика, яку згодом будемо детальніше аналізувати в сфері міжнародної авіації.

Зроблено також спробу дати класифікацію видів спільного доробку: *acquis* щодо приєднання; асоціації з третіми країнами; інституційний *acquis communautaire* та щодо регулювання спільного економічного простору ЄС.

Наведені приклади свідчать про те, що термін *acquis communautaire* у праві Євросоюзу використовується в неоднакових значеннях. Звертає на себе увагу той факт, що відповідно до численних документів, доктрин, судових рішень, до *acquis communautaire*, окрім норм договорів та постанов інститутів Євросоюзу, входять також декларації та резолюції, ухвалені в рамках ЄС. Мова йдеться навіть такі про акти, які не мають обов'язкового характеру. Також до них відноситься практику Суду ЄС, не зважаючи на те, що рішення цього органу не є джерелами права європейського інтеграційного об'єднання, зазначеними в установчих договорах про заснування та функціонування ЄС.

Таким чином, виходить, що зміста *acquis communautaire* не співпадає з поняттям "право Євросоюзу" і може бути ототожненим з правопорядком об'єднання. З іншого боку, треба зазначити, що при визначенні змісту *acquis communautaire* інститути Євросоюзу, можливо, й не ставили перед собою завдання чітко окреслити його межі. І це не випадково. Річ у тому, що хоча за своєю суттю *acquis communautaire* вважається сталою сукупністю норм, яка повинна беззастережно визнаватися як державами-членами, так і країнами, що висловили бажання вступити до Євросоюзу, і тому не може бути змінена під час переговорів про вступ, насправді зміст "спільного доробку" постійно оновлюється.

До нього, зокрема, додаються нові норми, як сталося з включенням у 1995 р. положень Шенгенських угод, або з нього виключаються постанови, що втратили свою чинність. З іншого боку, не всі загалом норми, що входять до "спільного доробку" Союзу, мають значення для країни-апліканта. Є й такі, що не стосуються певної

країни, хоча вона в окремих випадках змушена погоджуватись на їхню обов'язковість для себе[10].

У зв'язку з цим можна говорити про внутрішній та зовнішній *acquis communautaire*. Якщо перший стосується виключно Євросоюзу та є основою його правопорядку, то зовнішній *acquis* може мати різний зміст залежно від типу відносин ЄС з третіми країнами.

Таким чином, концепція "спільного доробку" є достатньо гнучкою та розпливчатою. Зміст спільного доробку не є сталим, він постійно змінюється та доповнюється. Ця гнучкість особливо помітна, коли йдеться про сприйняття *acquis communautaire* третіми країнами. Йдеться насамперед про держави, які мають відносини з ЄС, що проявляються у формі партнерства, про ті, що прагнуть приєднатися до асоціації, оскільки саме ці угоди передбачають зближення внутрішнього правового законодавства третіх країн з правом Євросоюзу.

Проте найбільш важливим є те, що конкретний зміст *acquis communautaire* для третіх країн, що бажають укласти міжнародні угоди про співробітництво з ЄС, визначається безпосередньо під час ведення переговорів щодо їх укладання.

Більше того, конкретний зміст *acquis* змінюється залежно від підходів Союзу до визначення рівня співробітництва сторін. Наприклад, при укладанні Угоди про Європейське Економічне Партнерство, метою самої якої не є підготовка країн-учасниць до членства в Євросоюзі, було передбачено визнання асоційованими країнами 1 400 актів ЄС з усієї їх сукупності, які становили на той час *acquis communautaire*. А в рамках відносин асоціації щодо підготовки країн Східної та Центральної Європи до вступу в Євросоюз було визначено лише 1 100 актів, головним чином у сфері регулювання внутрішнього ринку, ухвалення яких забезпечує виконання потенційними країнами-членами правових передумов задля приєднання до ЄС. Проте в усіх випадках конкретний зміст норм *acquis communautaire* Європейського Союзу, яких повинні дотримуватись члени асоціації в межах відносин визначають безпосередньо інститути Євросоюзу.

Право ЄС звернене передусім до держав-членів ЄС. Вони повинні неухильно дотримуватися правових настанов директив, регламентів, рішень та інших актів ЄС, оскільки в момент вступу добровільно віддали йому частину власного суверенітету.

Разом з тим держави Європи, які ще не є членами ЄС, але мають бажання в майбутньому приєднатися до Європейського Союзу, мають також дотримуватись норм *acquis communautaire*. Оскільки однією з умов прийняття їх до складу ЄС є адаптація внутрішнього законодавства потенційних членів до права ЄС.

При цьому під адаптацією розуміють систему односторонніх заходів, реалізуються державами, які мають намір вступити до ЄС, з метою приведення у відповідність власних законодавчих баз з обов'язковим мінімумом ЄС. Такий обов'язковий для втілення мінімальний набір законодавчих норм отримав назву *acquis communautaire*, що з французької мови означає спільний доробок співдружності. Цей доробок співдружності було відпрацьовано в середині 90-х років для 10 країн Центральної та Східної Європи, Кіпру, з якими Європейський Союз визнав асоційовані відносини.

Отже, можемо дійти наступних висновків, що *acquis communautaire* - це сукупність спільних прав та зобов'язань, які є обов'язковими до виконання всіма країнами-членами Європейського Союзу. Зміст даних норм постійно коригується та узагальнюється. Загалом *acquis communautaire* охоплює: зміст, принципи та політичні цілі угод; закони, ухвалені на виконання угод, та рішення Суду ЄС; декларації та резолюції Союзу; заходи у сфері правосуддя та внутрішніх справ, галузі спільної зовнішньої та політики безпеки; міжнародні угоди, укладені безпосередньо ЄС, або ж державами-членами між собою.

Отож, під терміном *acquis communautaire* ЄС маються на увазі визначені в договорах ЄС спільні цілі, закони Спільноти, а також усі акти, прийняті в рамках Європейського Союзу.

1.2. Основні правові засади створення Спільного авіаційного простору Євросоюзу

Компетенція ЄС у сфері транспортної інтеграції та кооперації досить широка. Вона полягає у наступному:

- ЄС визначає загальні правила міждержавних транспортних перевезень;
- формує умови забезпечення транспортних послуг перевізникам, що є нерезидентами ЄС;
- визначає заходи транспортної безпеки;
- визначає порядок ліцензійного надання транспортних послуг.

Спільна транспортна політика здійснюється шляхом координації зусиль держав-членів. Таке регулювання відноситься до ведення спільної діяльності ЄС. У Договорі про функціонування Європейського Союзу викладена компетенція держав у процесі ведення власних транспортних політик.

Варто розглянути основні аспекти даного Договору, в яких йдеться про наступне:

- скасування дискримінації, що проявляється в застосуванні транспортними агентствами різних тарифів і умов перевезення одного і того ж товару однаковим транспортним шляхом залежно від країни призначення чи походження товарів, що перевозяться (п. 1 ст. 95);
- заборону застосування державою-членом тарифів та умов, що містять елемент підтримки чи захисту в інтересах конкретних підприємств і галузей промисловості до транспортних операцій, які здійснюються в межах ЄС, якщо це не санкціоновано Комісією (п. 1 ст. 96).

Розвиток спільної транспортної системи в межах ЄС зумовлює виникнення ряду серйозних проблем, що значно знижують її ефективність, головні з них наведені на рис. 1.1.

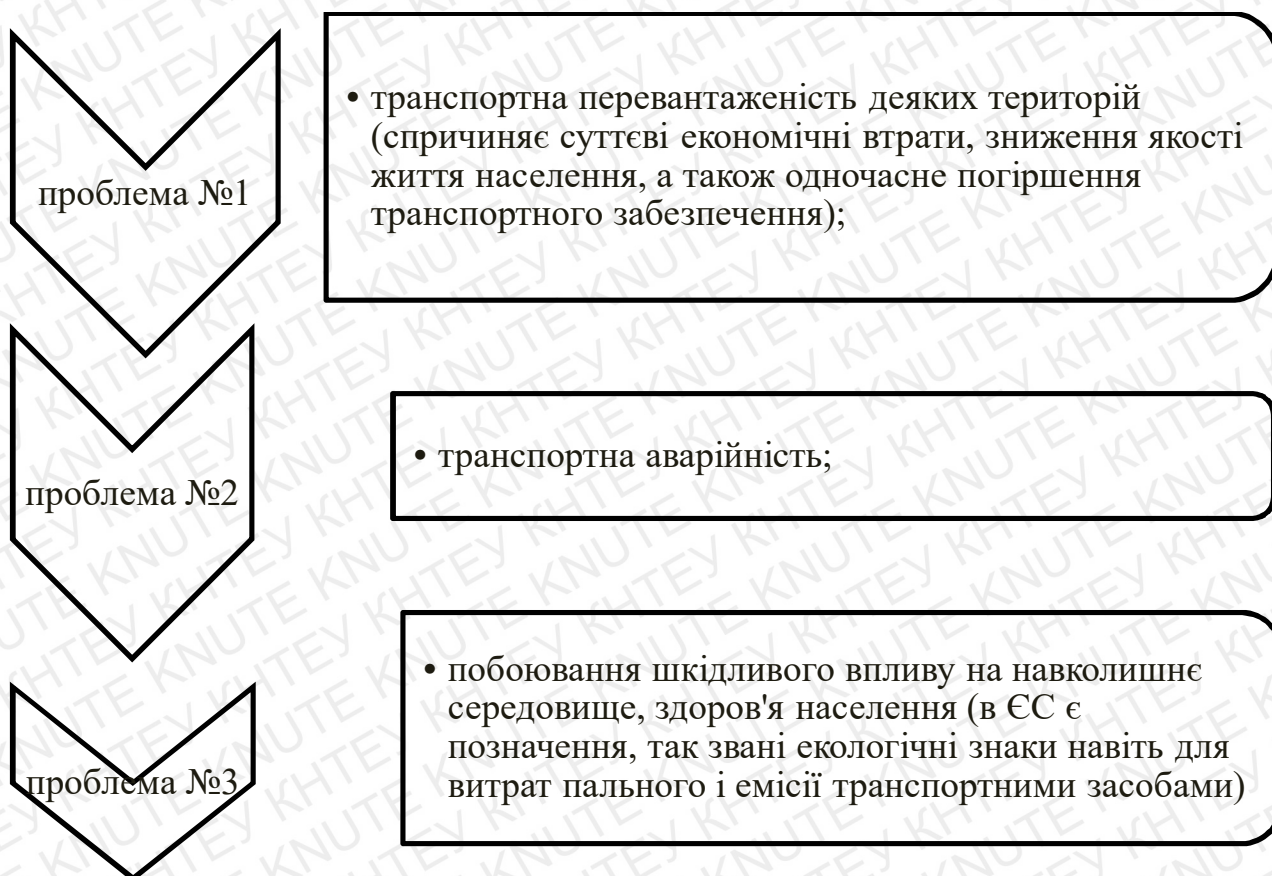


Рис.1.1. Проблеми спільної транспортної системи в межах ЄС

Джерело: складено автором на основі даних [11].

Варто зосередити увагу на розвитку спільної політики ЄС у сфері авіації.

Термін «авіація» був започаткований французьким письменником і колишнім морським офіцером Габріелем Ланделлем (Gabriel La Landelle) в 1863 році, від дієслова *avier* (синонім літаючий). Воно походить від латинського слова *avis* ("птах") і суфіксу *-ation*. [12]

Авіація — це галузь господарства, до якої відносяться: авіабудування (проекування, розробка, виробництво, експлуатація та використання повітряних суден), підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, системи управління повітряним рухом, навчальні

заклади, ремонтні заводи цивільної авіації. Її особливістю є швидкі темпи впровадження науково-технічних досягнень.

Структуру авіаційної сфери можна простежити на рис.1.2.

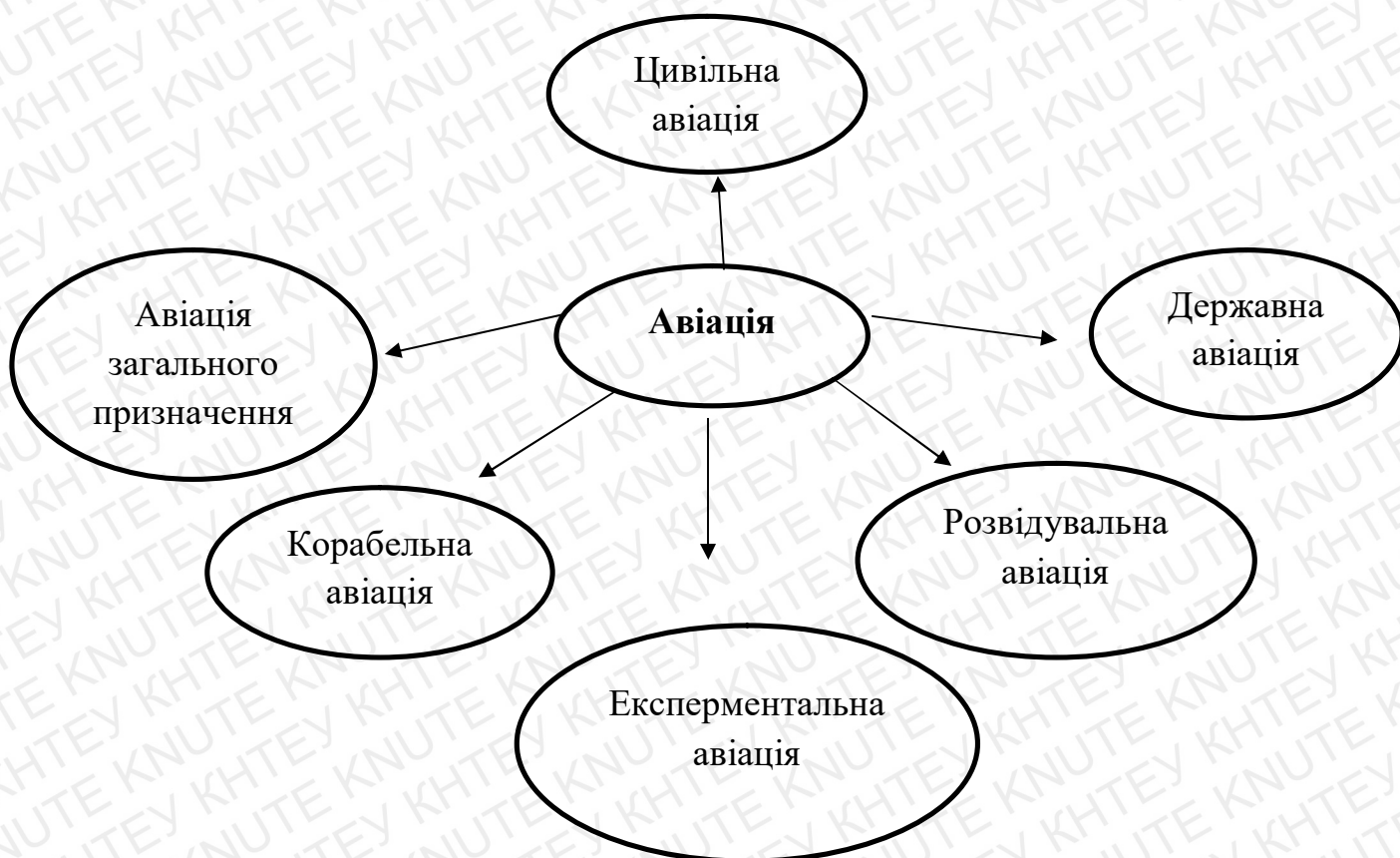


Рис. 1.2. Структура авіації

Джерело: складено автором на основі даних [12].

Варто звернути увагу на цивільній авіації, яка використовується для забезпечення з потреб громадян. Діяльність цивільної авіації можна, як відомо, розподілити на повітряні перевезення та авіаційні роботи.

На сьогоднішній день простежується осмислення новітньої тенденції в регулюванні міжнародного авіатранспорту, що виникла в результаті глобалізації світової економіки в умовах лібералізації. Її суть полягає у переході до моделі так званого “відкритого неба” в умовах полегшення доступу на національні ринки міжнародних авіаперевезень. Результатом цього стало укладання державами ряду

багатосторонніх, регіональних і двосторонніх угод, в яких йдеться про заміну традиційної моделі функціонування авіакомпаній на основі альянсів, світового ринку чи повного обслуговування окремих маршрутів.

Особливої актуальності розвиток транспортних мереж набуває в інтеграційних об'єднаннях, головною метою більшості з яких є забезпечення вільного пересування товарів, послуг та робочої сили. У даний час ЄС залишається одним з основних центрів світового господарства, що має значний транспортний потенціал та приділяє достатню увагу розвитку єдиної транспортної системи. Починаючи з 1992 року, головною подією для розвитку авіамереж якого було прийняття третього пакету заходів щодо лібералізації ринку авіаперевезень, ринок авіаційних перевезень ЄС набуває статусу найбільшого вільного ринку авіатранспортних послуг у світі. На сьогодні ринок авіаперевезень ЄС має достатньо високий рівень лібералізації також завдяки впровадженню політики «відкритого неба» [10].

Слід зазначити, що головною перевагою повітряного транспорту є те, що це найшвидший вид транспорту, однак він має незначну вантажопідйомність. Правовий режим повітряних перевезень в більшій частині визначається міжнародним правом. Ще Чиказька конвенція про міжнародної цивільної авіації 1944 р. встановила принципи співробітництва країн у сфері міжнародних польотів, перевезень пасажирів та вантажів. Згаданою вище Конвенцією було створено Міжнародну організацію цивільної авіації. Міжнародним правом керується також ЄС.

Формування єдиного ринку Євросоюзу щодо внутрішніх справ стало визначальним пунктом у загальній транспортній політиці, оскільки ліквідація кордонів й інші заходи лібералізації, дали можливість задовольнити зростаючий попит на транспортні перевезення. Водночас процеси лібералізації транспортної системи також враховували обмежуючі соціальні та економічні фактори та умову безперервного ланцюжкового перевезення. Детальний розгляд даних факторів, наведений в табл.1.2.

Таблиця 1.3

Фактори, що впливають на процеси лібералізації спільної транспортної системи ЄС

| Тип факторів | Зміст |
|---------------------|---|
| Соціальний | <ul style="list-style-type: none"> – свобода надання транспортних послуг не допускає ігнорування внутрішніх національних законів; – лібералізація послуг, супроводжується координацією соціально-правового середовища, законів, що регулюють надання послуг, і обмежуючих факторів; |
| Економічний | <ul style="list-style-type: none"> – транспортні компанії, що не фінансують себе, не оперують капіталовкладеннями в інфраструктуру; |
| Маршрутної гарантії | <ul style="list-style-type: none"> – введення нових умов конкуренції не ставить під сумнів безперервність транспортних сполучень між периферійними (острівними) і центральними (континентальним) регіонами. |

Джерело: складено автором на основі даних [13].

Формування єдиного європейського повітряного простору було розпочато в 1978р., коли Рада Європи сформувала перелік наступних пріоритетних напрямів у сфері повітряних перевезень: реалізація свобод економічної діяльності в сфері повітряного транспорту, лібералізація вантажних авіаперевезень, визнання дипломів про кваліфікацію авіаційного персоналу, поліпшення регіонального авіасполучення, надання допомоги при виникненні аварійних авіаційних подій, гармонізація норм льотної придатності, умов праці, а також технічних стандартів повітряного транспорту. Крім цього в 1979 р. Комісія ЄС прийняла 1-й Меморандум про повітряне сполучення, в якому визначалась важливість підвищення ринкових умов в організації ринку повітряних перевезень. Підсумки реалізації цього документа були сформовані в 2-му Меморандумі під назвою "Успіхи на шляху втілення в життя загальної політики в

галузі повітряного сполучення" в 1984 р. В ньому була викладена комплексна програма розвитку ринку повітряного транспорту.

Становлення транспортної політики Євросоюзу починається з другої половини 1980-х років, після підписання Єдиного європейського акту (ЄЄА). ЄЄА поставив перед інститутами та державами-членами ЄС завдання побудови внутрішнього ринку, створення "простору без внутрішніх кордонів", в якому забезпечується вільний рух товарів, осіб, послуг та капіталу (ст.14 Договору про ЄС, нині ст.26 Договору про функціонування Євросоюзу (ДФЄС)). Складовою частиною внутрішнього ринку ЄС є й ринок транспортних послуг, на регулювання та розвиток якого направлена транспортна політика Євросоюзу[14].

Особливістю правового регулювання авіаційного транспорту в ЄС є те, що він вважається природно міжнародним видом транспортом та поєднується з повітряним простором інших держав. Так само як і морський, повітряний транспорт передусім є міжнародним видом транспорту. Повітряні послуги у Євросоюзі регулюють Чиказька конвенція 1944 року та мережа двосторонніх угод між урядами держав-членів ЄС (головна мета яких проявляється в тому, щоб захистити власні національні авіалінії від конкуренції), а також внутрішнє законодавство. Чиказька конвенція визначає загальні рамки функціонування міжнародної цивільної авіації, а двосторонні угоди – правила польотів, у яких визначаються маршрути і тарифи.

ІКАО, яка є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй, була створена в 1944 році для сприяння безпечного і впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі. Вона встановлює міжнародні стандарти і правила, необхідні для забезпечення безпеки польотів, ефективності та регулярності повітряних перевезень, охорони навколишнього середовища від впливу авіації. ІКАО є форумом співробітництва в усіх сферах цивільної авіації для 191 держави, що входять до її складу.

Всі держави-члени ЄС є членами ООН відповідно до їх власної правосуб'єктності, а Європейське співтовариство має статус постійного спостерігача в ООН з 1974 року, яке згодом по правонаступництву перейшло до Європейського

Союзу. З 1989 року відповідно до рішення Ради ІКАО, Європейське Співтовариство (ЄС) було включено в список організацій, які можуть бути запрошені для участі у відповідних нарадах ІКАО. З тих пір Співтовариство в особі Комісії, було запрошено ІКАО взяти участь в якості спостерігача в Асамблеї ІКАО, а також у комітетах (наприклад САЄР), групи технічних експертів (наприклад, експертів з авіаційної безпеки), і дослідницькі групи [15].

Відповідно до статті 92 Чиказької конвенції, членство в ІКАО відкрите тільки для держав. Членство міжнародних інтеграційних організацій вимагає внесення змін до Конвенції, за які проголосують більшість в дві третини голосів в Асамблеї (стаття 94). Важливу координуючу роль відіграє представник в Монреалі держави-члена, що головує в ЄС, та представник Єврокомісії.

Європейське співтовариство також є учасником Монреальської конвенції 1999 року щодо уніфікації ряду правил, що стосуються міжнародних авіаперевезень, яка вводить єдині для всіх правові основи регулювання відповідальності перевізників у випадку шкоди, заподіяної пасажиром, багажу або товарів під час міжнародних авіаційних подорожей.

Відповідно до статті 302 Договору про заснування Європейського співтовариства, "Комісії доручено забезпечувати підтримування всіх належних форм співпраці з органами ООН та окремих агенцій». ЄС та ІКАО здійснюють постійний діалог щодо підвищення стандартів повітряних перевезень, безпеки польотів тощо [16].

У 1987 р. Комісія ЄС запропонувала заходи щодо її реалізації, у яких передбачалося підтримку справедливих умов конкуренції на ринку повітряних перевезень, коригування тарифів на транспортні послуги та впровадження раціональної системи завантаження авіатранспорту. У 1990р. Рада ЄС ухвалює другий пакет заходів для подальшої лібералізації повітряних перевезень, а в 1993р. схвалено третій, у вигляді п'яти регламентів, що закріпили вільне ціноутворення на авіаперевезення та повну лібералізацію повітряних перевезень авіапідприємствами держав-членів ЄС з квітня 1997 р. У результаті було утворено так зване європейське

"відкрите небо". Його правова структура була доповнена актами про уніфікацію технічних вимог до обладнання і систем управління повітряним рухом, гармонізації порядку аварійного інформування про інші події, що мають вплив на безпеку польотів, правилами уніфікації підстав відповідальності перевізників при авіапригодах, а також заходами з обмеження критеріїв, що допускають картельні угоди на ринку повітряних перевезень.

Новий етап у проведенні політики лібералізації повітряних перевезень був підтверджений документом Європейської комісії від 1 грудня 1999 р. "Створення єдиного європейського повітряного простору". У ньому зазначалося, що повітряний простір держав ЄС є спільним ресурсом, який підлягає раціональному використанню в інтересах усіх членів Спільноти. Головними були реформа управління повітряним рухом, прийняття заходів по підвищенню безпеки польотів і забезпечення узгодженої діяльності військової та цивільної авіації. Європейська комісія вносить програму дій щодо єдиного європейського повітряного простору 30 листопада 2001 р. Вона містить перелік концептуальних заходів, необхідних для його створення до 31 грудня 2004 р.

Остаточне ж вирішення всіх питань, які пов'язані з європейським "відкритим небом" планувалося вирішити до 2010 р. Так, були прийняті Директива ЄС №255/2010 від 25 березня 2010 р. про встановлення загальних правил управління повітряним рухом та Директива ЄС №1070/2009, що вносять зміни до положення Директиви ЄС №549/2004, Директиви ЄС № 550/2004, Директиви ЄС №551/2004 та Директиви ЄС №552/2004 щодо поліпшення продуктивності і сталого розвитку європейської авіаційної системи.

Основні зусилля ЄС спрямовані на реформування системи обслуговування в єдиному європейському повітряному просторі. З цією метою введена єдина система сертифікації організацій, які здійснюють перевірки відповідних органів, визначено єдині правила ліцензування та порядок використання єдиного повітряного простору в ЄС.

У праві Європейського Союзу кількість джерел власне повітряного права незначна, так як відповідно до ст. 100 Договору про функціонування ЄС, Союз не зобов'язаний видавати положення щодо авіа транспорту.

В Регламенті 2343/90М про доступ повітряних перевізників до регулярних ліній в межах Співтовариства та розподіл обсягів перевезень пасажирів між авіаперевізниками на регулярних лініях визначений принцип вільного надання послуг у сфері повітряного права ЄС. Правом Союзу встановлено пільговий режим злиття і картелів авіакомпаній.

Особливістю права ЄС в сфері повітряного перевезення є правила про відповідальність повітряних перевізників, встановлення цін на авіаквитки, шумові обмеження повітряним суднам, посадковим смугам, а також уніфікація технічних вимог.

Важливе значення серед міжнародно-правових актів має Конвенція уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. (Монреальська конвенція). Учасниками Конвенції є країни ЄС, США, Канада, Японія та інші. З набранням чинності Конвенції в міжнародному повітряному праві сталися якісні зміни, що стосуються уніфікації правового регулювання відповідних відносин. Основними причинами прийняття Конвенції є надто низькі, порівняно з сьогоdnішніми стандартами, межі відповідальності Варшавської системи, проблеми тривалих розглядів справ, що шкодять діловій репутації повітряного транспорту в цілому, збільшення різними державами меж відповідальності, необхідність консолідації механізму повітряних перевезень.

Монреальська конвенція являє собою єдиний правовий акт, який увібрав в себе весь накопичений досвід регулювання міжнародних авіаперевезень. Проте Конвенція взагалі не передбачає яких-небудь меж відповідальності перевізника за смерть чи тілесні ушкодження пасажирів. В даний час в рамках Юридичного комітету Міжнародної організації цивільної авіації ведеться робота з підготовки тексту нової конвенції про відповідальність перед третіми особами за шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами.

Раніше безпосереднє правове регулювання авіап перевезень в рамках ЄС здійснювалося на підставі Регламенту Ради №2407/92 про ліцензування транспортних авіакомпаній, Регламенту Ради №2408/92 про доступ транспортних авіакомпаній Спільноти на авіалінії всередині Спільноти, Регламенту Ради №2409/92, а також інших правових актів. У жовтні 2008 р. всі вище згадані регламенти втратили силу та були замінені єдиним Регламентом Ради №1008/2008 про загальні правила надання повітряних послуг у співтоваристві[17].

Правове регулювання авіа перевезень за межі ЄС здійснюється на підставі двосторонніх угод членів ЄС з третіми державами, які містять традиційну умову про "переважне володіння та фактичний контроль". Водночас Комісія ЄС неодноразово робилися спроби, спрямовані на зміну цієї умови. Зокрема, державам-членам пропонувалося вносити до угод положення про те, що ефективний контроль над авіа підприємствами може здійснюватися будь-якою з держав-членів ЄС, фізичними та юридичними особами. Позитивний результат все ж не був отриманий.

Лише 5 листопада 2002 р. Суд ЄС визнав, що включення країнами-членами ЄС з третіми державами в угоди про повітряне сполучення умов про переважне володіння та фактичний контроль над авіа підприємствами є порушенням ст. 43 Римського договору 1957 р. (ст. 49 Договору про функціонування ЄС).

Отже, було визначено, що уніфіковані норми ЄС, які регламентують порядок здійснення авіап перевезень в межах Союзу, підлягають застосуванню і при здійсненні авіап перевезень по повітряних лініях, які виходять за межі ЄС. Це свідчить про розширення сфери дії норм Європейського Союзу. Однак намагання поширити нові правила ЄС на авіа перевізників країн, що не входять до Спільноти, порушують положення Чиказької конвенції 1944 р., які стосуються рівності можливостей при здійсненні міжнародних повітряних сполучень.

Підсумки Всесвітньої авіатранспортної конференції ІКАО 2003 р. показали, що в цілому більшість країн готові "з розумінням ставитися до прагнення окремих держав перейти до практики розширеного транскордонного володіння авіап перевізниками та контролю за їх діяльністю та призначення авіап перевізників на основі критерію

основного місця діяльності за умови, що будуть збережені чіткі межі компетенції та контролю у сфері регулювання безпеки польотів та авіаційної безпеки" [18].

З метою забезпечення більшої безпеки авіаперевезень ЄС було прийнято наступні правові акти: Регламент №2320/2002, що визначає загальні положення у сфері безпеки цивільної авіації; Регламент №785/2004 про вимоги страхування повітряних перевізників та операторів.

На території ЄС також діє Директива Європейського парламенту та Ради 2006/23/ЄС про ліцензії Співтовариства для контролерів авіаперевезень. Цей важливий документ щодо регулювання повітряного права ЄС забезпечує механізм взаємного визнання ліцензій контролерів авіаперевезень.

Крім того, 30 березня 2008 р. набула чинності угода про лібералізацію авіаперевезень між США і ЄС (First Stage Agreement). Угода передбачає, що кожна європейська авіакомпанія може здійснювати рейси до будь-якого аеропорту США, але не між ними, з будь-якого аеропорту ЄС, а не лише зі своєї країни. Авіакомпанії США, в свою чергу, отримали право на польоти з США до будь-якого міста Європи, а також між ними.

У травні 2008 р. стартував другий етап переговорів. 25 травня 2010 р. він закінчився підписанням Угоди другого етапу (The Second Stage Agreement). Дана угода передбачає можливості для подальшого розвитку, у тому числі додаткових інвестицій і доступу до ринків. Вона також зміцнила основи співпраці в таких сферах, як забезпечення безпеки, в тому числі щодо навколишнього середовища.

Ці дві угоди являють собою важливі кроки на шляху нормалізації міжнародної авіаційної промисловості. Кінцевою метою Європейського Союзу є створення вільного трансатлантичного повітряного простору, що включає єдиний ринок авіаперевезень між ЄС і США, вільний потік інвестицій та взаємний доступна внутрішні ринки.

І, нарешті, слід згадати, що в рамках регіонального об'єднання в ЄС діють кодекси поведінки стосовно автоматизованих систем бронювання. Сьогодні все більше авіаційних квитків збувається за допомогою сучасних систем, які надають інформацію

про розклад рейсів, тарифи, наявність вільних місць. З допомогою згаданих вище систем споживачі можуть здійснювати бронювання авіаційних послуг.

Особливістю законодавства ЄС у сфері авіаперевезень є те, що воно значною мірою базується на регламентах (це забезпечує уніфікацію законодавства країн ЄС). Законодавча база структурована відповідно до завдань, які ставляться. Основною метою законодавства ЄС є створення належних ринкових умов та конкурентних засад для авіакомпаній, а регламентація вимог до літаків, забезпечення безпеки польотів та в аеропортах, створення необхідних умов перевезення пасажирів та вантажів тощо.

Слід відзначити, що для правового регулювання системи надання послуг повітряним транспортом Європейський Союз наділений спільною компетенцією з державами-членами. При цьому установчий договір чітко встановлює межі діяльності країн та інститутів Союзу в сфері транспортної політики. Сфера діяльності інститутів ЄС відповідно до ст. 91 ДФЄС зосереджена на вирішенні наступних питань:

- загальні правила міждержавних авіаційних перевезень;
- умови, при яких перевізники-нерезиденти вправі надавати міжнародні авіа послуги в державах-членах та забезпечувати контроль над дотриманням ними вимог;
- заходи по підвищенню безпеки повітряного транспорту тощо [19].

В 100 статті ДФЄС наведено розмежування між правовим регулюванням авіаційного та інших видів транспорту. Така побудова норм пов'язана із чітко вираженою міжнародно-правовою основою регулювання авіаційного транспорту. Таким чином, авіаційний транспорт(разом із морським) деякою мірою відокремлений від інших правових норм в сфері транспорту. На сьогодні таке розмежування має вираження лише в різниці процедур, що застосовуються інститутами при прийнятті рішень в транспортній галузі.

Отож, можемо дійти наступних висновків. Єдиний європейський транспортний простір має на меті полегшення пересування громадян та вантажів, скорочує витрати та підвищує екологічну сталість європейського транспорту. Рішення створити спільний авіаційний ринок в ЄС стало частиною дій в процесі формування єдиного внутрішнього ринку відповідно до Єдиного Європейського Акту. Такі процеси

розбудови спільного авіаційного простору Європейського Союзу поєднувалися із процес приєднання до нього й третіх країн. Ліквідація кордонів й інші заходи лібералізації повітряних перевезень ЄС, дали можливість задовольнити зростаючий попит на транспортні перевезення, водночас процеси лібералізації транспортної системи створюють також ряд проблем.

1.3. Розвиток сучасної системи регулювання цивільної авіації в ЄС

Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є природно міжнародним видом транспорту та поєднується з повітряним простором інших держав. У сфері повітряного транспорту досить яскраво демонструється гармонійне поєднання міжнародно-правового та наднаціонального рівнів правового регулювання. Спільними рисами міжнародно-правового регулювання відповідно до завдань Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) є розвиток діяльності у сфері цивільної авіації із забезпеченням високого рівня безпеки польотів; сприяння ефективній та стабільній участі всіх держав у міжнародному повітряному транспорті та отриманню пов'язаних з цим переваг на основі поваги національного суверенітету та рівності можливостей.

Починаючи з 1992 року, головною подією для розвитку авіаційних мереж було прийняття третього пакету заходів щодо лібералізації ринку авіаперевезень, ринок авіаційних перевезень ЄС набуває статусу найбільшого вільного ринку авіатранспортних послуг у світі. На сьогодні ринок авіаперевезень ЄС має достатньо високий рівень лібералізації також завдяки впровадженню політики «відкритого неба»[20].

Основні закономірності розвитку авіаційних транспортних мереж ЄС сформовано на основі даних з 2008 по 2015 роки, їх можна простежити у табл. 1.4.

Таблиця 1.4

Зовнішня торгівля авіаційними транспортними послугами ЄС

| Показник | Експорт | | | Імпорт | | | Торговий оборот | | |
|--|---------|--------|-------|--------|--------|-------|-----------------|--------|--------|
| | 2008 | 2013 | 2015 | 2008 | 2013 | 2015 | 2008 | 2013 | 2015 |
| Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень, млрд. є | 1306,6 | 1558,9 | 1683 | 1565 | 1721,7 | 1798 | 2871,6 | 3280,6 | 3481,2 |
| Обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень авіаційних компаній, млрд. є | 320,4 | 423,2 | 430,4 | 255,6 | 324,6 | 348,8 | 576,0 | 747,8 | 779,2 |
| Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень, млн. т. | 530,2 | 571,6 | 615,0 | 1797 | 1625,9 | 1625 | 2327,6 | 2224,5 | 2240,3 |
| Обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень авіаційних компаній, млн. т. | 9,8 | 10,4 | 10,1 | 3,5 | 3,8 | 3,4 | 13,3 | 14,3 | 13,5 |

Джерело: складено автором на основі даних [21].

Отож, варто зазначити, що авіаційні перевезення відіграють важливу роль зовнішній торгівлі авіаційними транспортними послугами ЄС. Найбільше навантаження на авіаційні транспортні мережі забезпечується перевезенням пасажирів, при чому значні обсяги перевезень характеризують переміщення населення, як в межах інтеграційного об'єднання, так і за його кордони. Однак, протягом останніх п'яти років національний пасажирообіг країн-членів ЄС скоротився на 10,7%, у той час як міжнародний пасажирообіг збільшився на 5,6%.

Зупинимось більш детально на розгляді сучасної нормативно-правової бази цивільної авіації ЄС, адже вона забезпечує ефективне функціонування даної галузі.

Загальні правила становлять основу системи авіаційної безпеки ЄС. Вони забезпечують рівномірний рівень вимог до авіаперевізників та персоналу, тим самим полегшують надходження товарів та послуг на внутрішній ринок та забезпечують взаємне визнання сертифікатів безпеки, зменшуючи адміністративні витрати та навантаження для національних органів влади.

У 2002 році ЄС прийняв перший комплекс правил авіаційної безпеки на основі Регламенту №1592/2002, який також створив Європейське агентство авіаційної безпеки (EASA), як головний елемент авіаційної безпеки. Цей початковий набір правил охоплював придатність до літакобудування, сертифікацію навколишнього середовища, технічне обслуговування, а також навчання та ліцензування авіаційної техніки[22].

Саме створення Єдиного Європейського Неба регулюється регламентом Європарламенту та Ради 549/2004 від 10.03.2004 року щодо встановлення загальних засад створення Єдиного неба ЄС. Даний документ складає базову систему (пакет I) правил встановлення SES разом з такими документами як: Регламент Європарламенту та Ради №551/2004 щодо організації і використання повітряного простору в рамках SES, Регламент Європарламенту та Ради №550/2004 про надання аеронавігаційних послуг в SES, Регламент №552/2004 щодо експлуатаційної сумісності європейської мережі управління повітряним рухом. Цікаво, що ст.1 передбачає створення Єдиного європейського неба до 31 грудня 2004 року. Як ми бачимо, прогноз, зроблений ЄС, був завчасним[23].

Перш за все, варто звернути увагу на вступну частину документу, в якій викладені основні засади створення та подальшого функціонування Єдиного європейського неба. Коротко означимо найважливіші з них: метою створення єдиної цілісної системи є підвищення ефективності управління повітряним простором; полегшення вільного переміщення товарів, робочої сили та послуг; ініціатива SES повинна розвиватися не зачіпаючи обов'язків держав-членів перед Європейським співтовариством, держав-членів Євроконтролю перед організацією та принципів

Чиказької конвенції 1944 року; держави-члени повинні співпрацювати в цивільній та воєнній галузях, полегшити співробітництво між збройними силами в сфері управління повітряним рухом; до процесів прийняття рішень, імплементації рішень, надання технічних порад повинні залучатися зацікавлені особи; держави, що не є членами ЄС можуть залучатися до програми або шляхом членства, або на основі спеціальних угод з Європейським співтовариством; даний Регламент не повинен впливати на організацію збройних сил, проведення навчання, тренувань державами – членами ЄС.

Аналізуючи основну частину документу варто звернути увагу на ті органи, які в процесі впровадження програми Єдиного європейського неба будуть головними у досягненні окресленої мети. Кожна держава-член повинна сформувати національні контрольні органи, незалежні від аеронавігаційних провайдерів. Передбачається створення Комітету з Єдиного неба за підтримки Комісії, що буде складатися з двох представників від кожної держави-члена та очолюватися представником Комісії. Комісія також має сформувати консультативний орган з технічних питань, куди представники аеропортів, провайдери аеронавігаційних послуг, представники авіапромисловості, загалом, користувачі повітряним простором будуть входити.

Окремо ст.10 передбачає залучення зацікавлених осіб до надання консультацій Комісії у виконанні нею функцій з встановлення SES. Роль Євроконтролю є також означеною. Спираючись на документ, можна сказати, що Євроконтроль складає платформу технічної підтримки та веде базу аеронавігаційних даних. Загалом, згаданий вище Регламент є лише основою для формування Єдиного європейського неба, рамковий регламент, тим не менше, він втілює в реальність ініціативу реформування управління повітряним простором [24].

Окрім цього прийнята низка Регламентів щодо ефективного функціонування Єдиного неба. Зупинимось детальніше на розгляді деяких з них.

Регламент Європарламенту та Ради 550/2004 від 10.03.2004 року щодо положень про авіанавігаційні послуги в рамках Єдиного Європейського неба (Регламент щодо послуг). Регламент №550/2004 Європарламенту та Ради про надання аеронавігаційних

послуг в САП слугує встановленню спільних вимог щодо безпечного та ефективного надання аеронавігаційних послуг в межах Єдиного європейського неба. Нагляд за застосуванням даного регламенту та нагляд за діяльністю постачальників аеронавігаційних послуг, видачу сертифікатів постачальникам здійснюють національні контрольні органи, які мають співпрацювати з контрольними органами інших держав для забезпечення ефективності виконання своїх функцій.

До компетенції Євроконтролю входить встановлення вимог безпеки (ESARR), що мають стати обов'язковими на території ЄС. Завдання Комісії в даному питанні полягає в ухваленні вимог безпеки Євроконтролю, в наданні пропозицій на розгляд Ради та Європейського парламенту щодо ліцензування диспетчерів, в перевірці встановлених державами-членами зборів на відповідність з принципами та правилами встановлення зборів. Постачальники послуг повітряного руху та постачальники метеорологічних послуг призначаються державами-членами з умовою обов'язкового повідомлення про це Комісію та інших держав-членів

У 2008 році відповідно до Постанови № 216/2008 ЄС розширив загальні правила безпеки авіації та відповідні обов'язки EASA щодо літальних операцій та ліцензування літаків. У 2009 році ЄС прийняв друге продовження загальних правил, що охоплюють аспекти безпеки польотів та управління повітряним рухом (Регламент № 1108/2009)[25].

Правила авіаційної безпеки приймаються Європейською Комісією на основі технічних поглядів, виданих EASA. Правильна реалізація правил регулярно контролюється Комісією за підтримки EASA, яка проводить регулярні перевірки у всіх державах-членах. Заходи з примусового виконання можуть бути зроблені, якщо виявляються проблеми в забезпеченні. Це може включати призупинення взаємного визнання сертифікатів або штрафів, що накладаються на власників.

Отож, варто акцентувати увагу на тому, що головним органом, який відповідає за авіаційну безпеку в ЄС є Європейське агентство з безпеки польотів (EASA). Європейське агентство з безпеки польотів є незалежним органом ЄС з власною правосуб'єктності. EASA на чолі з виконавчим директором та Правлінням, складається

з одного представника від кожної держави-члена та одного представника від Комісії. Співробітники Агентства складаються з строго обмеженого числа посадових осіб, призначених або відряджених Комісією або держав-членів виконувати обов'язки з управління, а також інших співробітників, що набираються Агентством у відповідності зі своїми вимогами.

EASA було створене Радою ЄС та Європейським парламентом у 2002 році та розпочало свою роботу в 2003 році. Заснована на основі Регламенту Ради ЄС 1592/2002 (на даний момент Регламент Ради ЄС №216/2008), EASA спирається на досвід і співробітництво колишньої групи Європейських регуляторів авіації, відома як Об'єднані Авіаційні Органи (JAA), яка припинила свою діяльність у липні 2009 року [26].

Головна ціль Європейського агентства з безпеки польотів є сприяння спільної безпеки та екологічних стандартів в галузі цивільної авіації в рамках стратегії Європейського Союзу по забезпеченню безпеки польотів.

Діяльність даного органу полягає у наступному:

- моніторинг правил техніки безпеки та інспекції;
- сертифікат типу повітряного судна;
- аналіз безпеки, збору даних для наукових досліджень;
- консультація експертів у розробці законодавства.

Основними завданнями Агентства є сприяння Комісії у розробці спільних правил в галузі цивільної авіації та забезпечити її технічну, наукову та адміністративну підтримку для виконання своїх завдань; проведення стандартизації та перевірки їх правильного застосування в державах-членах; видання сертифікатів європейських компаній, що беруть участь в конструкції літака, сертифікації повітряних суден, що використовуються в Європі та сертифікації авіаперевізників, організацій з технічного обслуговування та навчання організації, розташовані в третіх країнах.

Агентство має право видавати висновки і рекомендації Комісії, сертифікації і видавати технічні характеристики. З розширенням обов'язків Агентства у

нормотворчій діяльності у галузі повітряних операцій, пілотного ліцензування та нагляду за операторами третіх країн, Європейське агентство з безпеки польотів підвищує свої позиції в якості європейської точки відліку в безпеці польотів. Регламент Ради ЄС № 216 /2008 (Рамковий Регламент) був прийнятий Європейським парламентом і Радою у лютому 2008 року, і набрав чинності 8 квітня 2008 року. Основний Регламент встановлює рамкові критерії та цілі для обов'язків EASA [24].

У сертифікатах ЄС, які засвідчують, що авіаційні продукти, організації і персонал мають дотримуватися загальних правил видаються або компетентними національними органами держав - членів або EASA. На EASA була покладена відповідальність у видачі сертифікатів замість держав - членів, коли було визначено його більш ефективним. Наприклад, EASA несе повну відповідальність за сертифікацію типів повітряних суден та інших авіаційних продуктів. EASA також видає сертифікати для організацій, розташованих в третіх країнах. Національні органи держав - членів продовжують видавати сертифікати літаків більшості організацій і персоналу, розташованих на їх території, проте під контролем EASA.

На даний момент сфера компетенції EASA охоплює всі аспекти, пов'язані з льотною придатністю та екологічною сертифікацією авіаційної техніки, запасних частин і техніки. Крім того, сфера правил безпеки і відповідні обов'язки EASA, були недавно розширені до сфери навчання та ліцензування екіпажів, виконання польотів (ЄС та операторів третіх країн), безпеки аеродрому і безпеки організації повітряного руху та забезпечення аеронавігаційного обслуговування. Ці нові компетенції будуть поступово здійснюватися з прийняттям відповідних правил впровадження.

Держави-члени Європейського Союзу з 1 лютого 2012 року започаткували реалізацію Регламенту Європейської Комісії від 25.08.2011 №859/2011, яка регламентує питання авіаційної безпеки при перевезенні вантажів на територію держав ЄС з території третіх країн. Введення нових стандартів ускладнить процедури виконання вантажних перевезень, а також збільшення фінансових витрат та операційних витрат зі сторони експлуатантів третіх держав [27].

Окрім діяльності Агентства та виконавчих функцій Комісії в рамках Євросоюзу діють й інші органи та установи, створені окремими актами та угодами між ЄС та третіми країнами. Так, Регламент Ради 219/2007 заснував Спільне підприємство для запровадження нової генерації європейської системи управління повітряним рухом (SESAR). За своєю суттю це є органом, створеним на основі партнерства публічного і приватного сектору, Генерального плану організації управління повітряним рухом в Європі. Основними рисами нового підходу до управління повітряним рухом є:

- перехід від експлуатації повітряного простору до експлуатації певної траєкторії, для того, щоб повітряне судно мало свій окремий маршрут і час прибуття;
- спільне планування дозволяє учасникам процесів управління планувати їх роботу у відповідності до загальної системи;
- динамічне управління повітряним простором, шляхом поглиблення співробітництва між органами управління цивільним та військовими справами;
- впровадження нових технологій, що забезпечить більш точну аеронавігацію та підвищить технічні можливості аеропортів;
- передові технології служать, щоб убезпечити людину від помилок в управлінні [28].

Варто підкреслити, що програма SESAR має високі амбіції та серйозні цілі. Передбачається до 2020 року збільшити в 3 рази пропускну спроможність повітряного простору над Європейським Союзом, в 10 разів підвищити безпеку польотів, скоротити на 10% рівень шкоди, завданої навколишньому середовищу, знизити вдвічі вартість аеронавігаційного обслуговування. Загалом, Генеральний план можна вважати зводом по модернізації технічної, економічної та регулятивної складових управління повітряним рухом, затвердженням нової концепції європейського ATM, яка є достатньо новаторською, але виваженою, зважаючи на той факт, що Міжнародна організація цивільної авіації звертається до методів управління повітряним рухом в Європі, як до наочного прикладу ефективно організації даного процесу.

Спільне підприємство SESAR несе відповідальність за: організацію та координацію розробки проекту SESAR, відповідно до Генерального плану ATM;

фінансування необхідних заходів шляхом об'єднання та управління державних і приватних коштів; організацію технічного дослідження і розробки, перевірки і дослідження; забезпечення участі проекту зацікавленими сторонами з сектора організації повітряного руху (постачальників послуг, користувачів, професійних організацій, аеропортів, виробників, а також наукової спільноти та установ); нагляд за діяльністю з розробки загальних продуктів, зазначених у Генеральному плані АТМ. Спільне підприємство SESAR є органом ЄС з окремою юридичною правосуб'єктністю і в даний час фінансується за рахунок внесків його членів, у тому числі приватних фірм.

Крім цього відповідно до Регламенту 549/2004, яким було запроваджено систему спільного авіаційного простору було передбачено створення Комітету САП. Комітет засновується з моменту набрання чинності даним Регламентом для надання допомоги Комісії в управлінні САП, для врахування інтересів всіх категорій користувачів. Він складається з двох представників від кожної країни ЄС і під головуванням представника Комісії[29].

Другий пакет САП в 2009 році і показав великі перспективи, особливо щодо застосування більш невтручання продуктивності орієнтованої моделі економічного регулювання. При здійсненні цього підходу, були враховані прогалини в пакеті 2004 року важливі. Крім того, за ініціативою Комісії були запропоновані внесення змін до ряду регламентів. Метою даного пакету актів було прийняття заходів щодо посилення безпеки на повітряному транспорті, реструктуризації європейського повітряного транспорту, посилення ефективності роботи системи управління повітряним потоком.

Так, по-перше, був прийнятий Регламент 1070/2009 від 4 грудня 2009 року з метою внесення зміни до ряду Регламентів. Були внесені зміни до рамкового Регламенту №549/2004. Метою змін було підвищення поточних стандартів безпеки повітряного руху, поліпшення загальної продуктивності системи організації повітряного руху (АТМ) і аеронавігаційного обслуговування (АNS) для загального повітряного руху в Європі, з метою задоволення потреб усіх користувачів повітряного простору. Була розширена загальна сфера дії САП, якою є підвищення діючих

стандартів безпеки повітряного руху, підвищення стабільності розвитку системи повітряного транспорту та вдосконалення загальної роботи управління повітряним рухом (АТМ) та послуг повітряної навігації (АNS) для загального повітряного руху у Європі, з метою дотримання вимог усіх користувачів повітряного простору. На користь усіх користувачів повітряного простору таке Єдине Європейське Небо має включати узгоджену пан-європейську мережу маршрутів, системи управління мережею та повітряним рухом, що засновані лише на міркуваннях безпеки, ефективності і техніки (ст. 2).

Таким чином, оновлений САП складається з узгодженої пан-європейської мережі маршрутів, мережевого управління та систем управління повітряним рухом на основі безпеки, ефективності та технічних міркувань, на користь всіх користувачів повітряного простору. У рамках досягнення цієї мети, цей Регламент стає узгодженою нормативно-правовою базою для створення САП.

Також додане поняття «транскордонні послуги», що означає будь-яку ситуацію, коли послуги повітряної навігації в одній державі-члені надаються постачальником, який сертифікований іншою державою-членом[30].

Крім того, даним Регламентом посилюється координаційна роль Європейського агентства з авіаційної безпеки у співпраці з Комісією та державами-членами (ст. 13а Регламенту).

Регуляторний пакет САП 2010 року (SES II) є орієнтованим на кінцевий результат, мета якого полягає у збільшенні економічної та екологічної ефективності положень повітряного обслуговування в Європі. Поправки до регуляторного пакета запровадили додаткові аспекти комплексної продуктивності, як то широкого льотно-технічних характеристик, встановлення функціональних блоків повітряного простору, управління мережі й спільної системи зборів за послуги аеронавігації.

Відповідно до Регуляторного пакету САП 2010 були прийняті наступні документи: Регламент Комісії (ЄС) № 255/2010 від 25 березня 2010, що встановлює загальні правила про організації потоків повітряного руху; Регламент Комісії (ЄС) №

73/2010 від 26 січня 2010, що встановлює вимоги до якості аеронавігаційних даних та аеронавігаційною інформацією для єдиної європейської неба.

У співпраці з третіми країнами в рамках відповідних міжнародних угод, які укладаються ЄС, створюються власні інституційні структури, які видають за сектор повітряних перевезень.

Так, наприклад, угодою про заснування САП з Україною передбачено створення Спільного Комітету (ст. 29). При цьому зазначається, що рішення Спільного Комітету, в сферу обов'язків якого покладено слідкуванням за належним рівнем імплементації угоди, приймаються консенсусом та стають обов'язковими для сторін. Такі рішення повинні бути імплементовані сторонами відповідно до їх внутрішніх процедур, про які мають бути проінформовані сторони. При цьому важливими є повноваження даного комітету у зв'язку із можливістю внесення змін до додатків до угоди (ст. 36 угоди). Іншими словами, об'єм законодавчих актів, які мають бути імплементовані Україною, можуть бути розширені рішенням Спільного Комітету.

Отож, варто підсумувати, що інтегрований підхід щодо регулювання Європейського Співтовариства охоплює практично всі аспекти безпеки авіації. Існують правові норми, що стосуються авіаційної безпеки в Європі, відповідні механізми для персоналу, повітряних суден, аеропортів; обміну інформацією; для управління повітряним рухом та інші.

Окрім Європейської комісії, існує Європейське агентство з безпеки польотів—EASA, що відіграє важливу роль у створенні та застосуванні стандартів авіаційної безпеки загальнонаціонального рівня в рамках комплексного регуляторного підходу. У середньостроковій перспективі Агентство стане основним органом з авіаційної безпеки в Європі, воно має розширені повноваження щодо всіх аспектів безпеки в галузі цивільної авіації та в майбутньому посилить функції регулювання та моніторингу.

Висновки до розділу 1

Отже, задля забезпечення функціонування Європейського Союзу, зокрема з метою врегулювання законодавчих розбіжностей країн-членів, було створено *acquis communautaire*. *Acquis communautaire* - це накопичене законодавство та обов'язки Європейського Союзу, що існує з 1958 року. Воно охоплює всі договори та закони ЄС (директиви, положення, рішення), декларації та резолюції, міжнародні угоди та рішення суду. Також включає заходи, які уряди ЄС організують разом у сферах свободи, юстиції, спільної зовнішньої політики та політики безпеки.

Формування єдиного європейського повітряного простору було розпочато в 1978р., коли Рада Європи сформувала перелік наступних пріоритетних напрямів у сфері повітряних перевезень: реалізація свобод економічної діяльності в сфері повітряного транспорту, лібералізація вантажних авіаперевезень, визнання дипломів про кваліфікацію авіаційного персоналу, поліпшення регіонального авіасполучення, надання допомоги при виникненні аварійних авіаційних подій, гармонізація норм льотної придатності, умов праці, а також технічних стандартів повітряного транспорту.

Варто зазначити, що авіаційні перевезення відіграють важливу роль в зовнішній торгівлі авіаційними транспортними послугами ЄС. Найбільше навантаження на авіаційні транспортні мережі забезпечується перевезенням пасажирів, при чому значні обсяги перевезень характеризують переміщення населення, як в межах інтеграційного об'єднання, так і за його кордони.

Головним органом, який відповідає за авіаційну безпеку в ЄС є Європейське агентство з безпеки польотів (EASA). Європейське агентство з безпеки польотів є незалежним органом ЄС з власною правосуб'єктності. EASA на чолі з виконавчим директором та Правлінням, складається з одного представника від кожної держави-члена та одного представника від Комісії.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ФОРМУВАННЯ ТА АДАПТАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ДО ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС

2.1. Розвиток політики регулювання авіаційних перевезень в Україні

Авіаційна галузь є глобальною складовою транспортної мережі, яка включає в себе перевезення вантажів та пасажирів повітряним транспортом. Вона також надає необхідні послуги для багатьох інших галузей промисловості, зокрема для медицини, національної оборони, туризму та інших. Складові авіаційної галузі будь-якої країни розподіляються на наступні компоненти, що подані на рис 2.1.

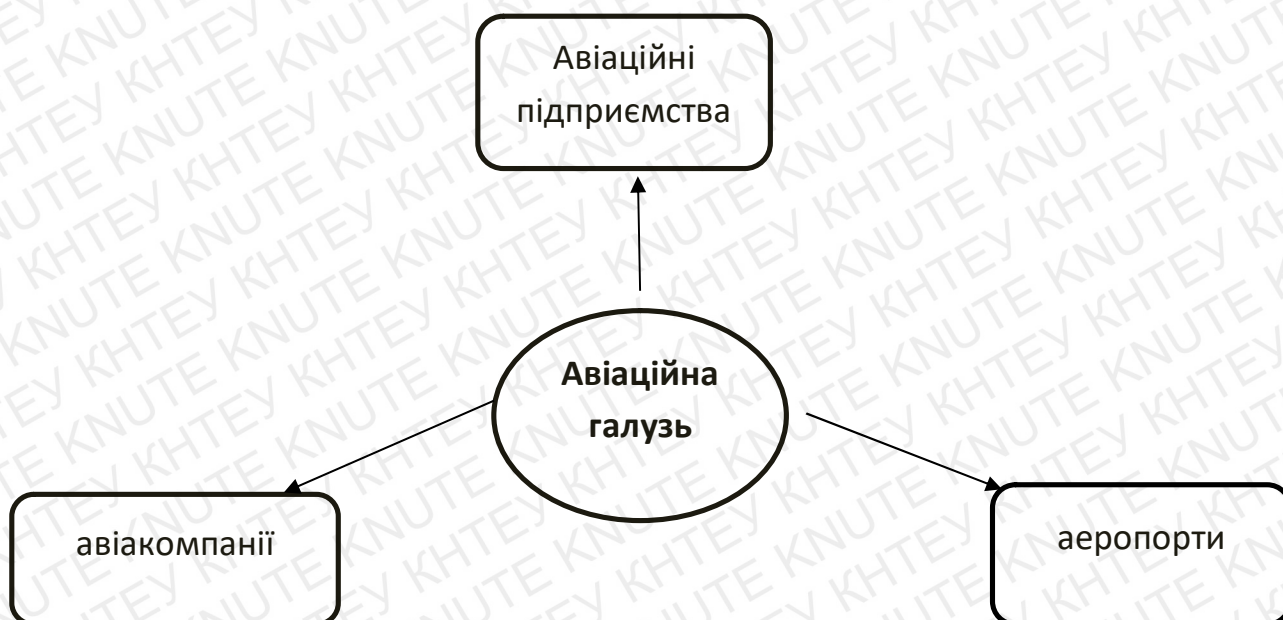


Рис. 2.1. Основні складові авіаційної галузі

Джерело: складено автором на основі даних [22].

Транспорт забезпечує сталий розвиток інфраструктури і обслуговує динамічні міжнародні відносини. Отож, Україна має надавати особливе значення транспортній сфері, зокрема міжнародним повітряним перевезенням. Завдяки географічному розташуванню наша країна має великий (однак і досі нереалізований) транзитний

потенціал. Авіаперевізники та аеропорти України створюють єдиний спільний продукт – сполучення через нашу країну.

Сфера перевезення повітряним транспортом є одна із найпоширеніших і тому норми національного законодавства мають бути відрегульованими відповідно до міжнародних стандартів у сфері перевезення. Серед джерел регулювання повітряних перевезень можна вказати на Цивільний і Господарський кодекси України, правові акти міжнародного характеру, двосторонні міждержавні угоди про авіасполучення. До спеціальних джерел належать: Повітряний кодекс України, Правила повітряних перевезень вантажів та інші нормативні акти, що регулюють авіаперевезення. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом також є джерелом правового регулювання повітряних перевезень.

Авіаційна транспортна система в Україні розпочала формуватися за ще доби СРСР. Після здобуття незалежності та формування ринкових відносин почалося розмежування функцій аеропортів та авіакомпаній, було утворено національну систему управління авіаційним транспортом українських авіакомпаній[31].

Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативи, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності.

У 90-х роках відбувався спад обсягів авіаперевезень (з 15 млн пасажирів у 1990 році до 1,3 млн у 1999 році), що проявлявся у формі фактично повного зникнення ринку внутрішніх авіаперевезень, занепаді регіональних аеропортів. Проте, починаючи з 2000 року, спостерігався позитивний розвиток ринку авіаперевезень, повернувся попит на внутрішні рейси, відбувся перерозподіл пасажирських потоків між аеропортами та відновились вантажні перевезення авіатранспортом [32].

Зараз українська авіаційна система перебуває на шляху загальноєвропейської інтеграції. З метою впровадження системи “Єдиного європейського неба” в Україні приведено у відповідність до стандартів ЄС систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі центри авіа управління. Інтеграція у Спільний авіаційний

простір, передбачає адаптацію системи регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства та є одним із пріоритетних завдань розвитку даної галузі України.

За років незалежності України центральному органу виконавчої влади з питань цивільної авіації неодноразово змінювали назву та завдання, а також змінювалось підпорядкування відомства та його керівництво. Управління авіаційним сектором України здійснювала Державна авіаційна адміністрація України (Державіадміністрація), підпорядкована Міністерству інфраструктури України[33].

17 лютого 1993 року виходить постанова Кабінету Міністрів України №106, відповідно до якої, Державну адміністрацію авіаційного транспорту України ліквідовують, а її функції і повноваження передають Департаменту авіаційного транспорту Міністерства транспорту України.

Відповідно до Указу Президента України від 21.12.1994 №790/94 «Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації України» на базі Департаменту авіаційного транспорту Міністерства транспорту України було утворено Державний департамент авіаційного транспорту України (Укравіатранс). Згідно Указу Президента України від 15.07.2004 року №803/2004 Державний департамент авіаційного транспорту України ліквідується, а на його базі утворюється Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба)[34].

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 02.11.2006 №1526 на базі Державного департаменту авіаційного транспорту та Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації Утворити Державну авіаційну адміністрацію як урядовий орган державного управління у складі Міністерства транспорту та зв'язку.

Державна авіаційна адміністрація була ліквідована відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. №346 «Про ліквідацію урядових органів» в зв'язку з утворенням відповідно до Указу Президента України від 09.12.2010 №1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» Державної авіаційної служби України. Указом Президента України від

06.04.2011 №398/2011 затверджене Положення про Державну авіаційну службу України [35].

Державна авіаційна служба України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України. Державіаслужба України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації. Уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за наступними напрямками регулювання, що наведені в табл.2.1.

Таблиця 2.1

Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації

| Напрями регулювання | Шляхи регулювання |
|---|---|
| здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки; | ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам; |
| створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення; | розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України; |
| організація використання повітряного простору України; | сертифікація суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; |
| представництво України в міжнародних організаціях авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації | здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством норм |

Джерело: складено автором на основі даних [36].

Україна, як новий суб'єкт міжнародного права після здобуття своєї незалежності в 1992 році стала 172 країною-членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка сьогодні налічує 191 країну.

Приєднання України до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (набула чинності 4 квітня 1947 року) сприяє розвитку і вдосконаленню бази для національних норм. Встановивши принцип визнання державного суверенітету, Чиказька конвенція затвердила право кожної держави регулювати повітряні перевезення у межах своєї території, комерційну діяльність авіатранспортних підприємств та здійснювати юрисдикцію щодо перевезень[37].

Варто зупинитись більш детально на аналізі ролі ІКАО в забезпеченні політики регулювання авіаційних перевезень в Україні. ІКАО на сьогодні відіграє роль світового лідера в сприянні та координації процесів економічної лібералізації та забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки міжнародного повітряного транспорту.

На сьогоднішній день ведеться активна співпраця України з ІКАО. Відповідно до Глобального плану забезпечення безпеки польотів, який передбачає починаючи з 1 січня 1998 року проведення експертами ІКАО регулярних і обов'язкових перевірок організації контролю за забезпеченням безпеки польотів у держава-учасницях, в Україні починаючи з 2000 року проводяться регулярні аудити спроможності державних авіаційних органів щодо забезпечення безпеки польотів.

5 грудня 2011 року набув чинності Меморандум про взаєморозуміння між Україною та Міжнародною організацією цивільної авіації щодо постійного моніторингу універсальної аудиторської програми нагляду за безпекою, підписаний 18 листопада 2011 року Головою Державної авіаційної адміністрації України та Генеральним секретарем ІКАО.

ІКАО постійно надає консультативну допомогу з різноманітних аспектів авіаційної діяльності, сприяє просуванню ініціативним проектам, в яких бере участь Україна. Це, насамперед, підготовка до створення авіаційними адміністраціями

України, Азербайджану, Туреччини та Молдови регіональної організації для забезпечення безпеки польотів та управління цією системою [38].

На сьогодні співробітництво України з ІКАО забезпечується через Європейський та Північно-Атлантичний офіс ІКАО, розташований в м. Париж. Якраз на його базі організуються заходи регіонального значення, відбувається робота з постійного удосконалення Європейського Аеронавігаційного плану, здійснюється робота спеціалізованих робочих груп (EANPG, FLOE, MET, AIS, з безпеки польотів, авіаційної статистики, питань повітряних перевезень, юридичних питань, перевезення небезпечних вантажів тощо).

Систематизація джерел регулювання повітряних перевезень дозволяє визначити тенденції зближення законодавства у сфері повітряних перевезень України та міжнародного. Тому надано увагу уніфікації норм національного законодавства і міжнародних конвенцій та інших угод, які регулюють повітряні перевезення.

Повітряні перевезення здійснюються відповідно до вимог Конвенції щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року). Вони регулюються Наказом Мінтрансу від 14.10.2003 № 793 «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» (zareєстровано у Мін'юсті України 07.11.2003 за № 1023/8344), Наказом Мінтрансу від 25.07.2003 № 568 «Про затвердження Правил повітряних 110 перевезень пасажирів і багажу» (zareєстровано у Мін'юсті України 29.08.2003 за № 755/8076) та іншими нормативними актами, та загальними положеннями про перевезення і правилами перевезення та надання послуг.

Згідно рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) державне регулювання повітряного транспорту повинно здійснюватися на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому. Система державного регулювання авіатранспортної галузі України здійснюється за всіма вищезазначеними напрямками. Зміст рівнів можна простежити на рис. 2.2.



Рис.2.2. Система державного регулювання авіатранспортної галузі України

Джерело: складено автором на основі даних [39].

Суб'єктами правовідносин в сфері авіації, відповідно до законодавства України, є авіаційний перевізник і пасажир. Тлумачення цих термін можна прослідкувати в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Суб'єкти правовідносин в сфері повітряних перевезень України

| Термін | Визначення змісту поняття | Джерело |
|-----------------------|--|--|
| Авіаційний перевізник | суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом, виконує перевезення пасажирів та вантажу за плату та (або) за наймом, має ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та (або) вантажу | п.8 ст.1, п.1,3 ст. 92 ПК України |

| | | |
|---------|--|------------------------|
| | повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України, а також отримав від уповноваженого органу відповідний документ на право експлуатації певної повітряної лінії | |
| Пасажир | фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж | п. 75 ст. 1 ПК України |

Джерело: складено автором на основі даних [40].

Іноземний авіаперевізник може, за умови наявності відповідної ліцензії та сертифікату відповідного державного органу держави, в якій він отримав ліцензію для здійснення повітряних перевезень, здійснювати повітряні перевезення до або з України, у межах території України та повітряні перевезення, що передбачають посадку з комерційною метою на території України, виключно в обсягах і на умовах, визначених наданими йому уповноваженим органом з питань цивільної авіації правами на експлуатацію певних повітряних ліній (ст. 95 ПК України)[41].

Щодо повітряного перевізника, то він є центральним суб'єктом відносин перевезення. Тобто іноземні перевізники визнають права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна.

Статус національного повітряного перевізника підприємству надається за умов: підприємство є юридичною особою згідно із законодавством України і основним видом його діяльності є авіаційні перевезення; більш як 50 відсотків належного йому майна перебуває у державній власності; діяльність підприємства повністю відповідає

вимогам Повітряного кодексу України; повітряні судна, які експлуатуються ним на повітряних трасах, відповідають міжнародним технічним вимогам; підприємство має власний сертифікат експлуатанта, товарний знак, трилітерний код ІКАО, телефонну позначку та власну перевізну документацію; протягом останніх трьох років не має тяжких порушень щодо виконання польотів згідно з офіційними повідомленнями. Надання авіаційному підприємству статусу національного повітряного перевізника здійснюється на конкурсних засадах за поданням Мінтрансу на підставі рішення Кабінету Міністрів України.

Національний повітряний перевізник зобов'язаний забезпечувати: першочергове виконання обов'язків, що випливають із міжнародних договорів України, замовлень та окремих завдань Кабінету Міністрів України на повітряні перевезення; належний рівень безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, регулярності польотів та культури обслуговування. Авіаційне підприємство, якому надано статус національного повітряного перевізника, може бути позбавлене цього статусу у разі недодержання ним вимог.

Розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України здійснюється Державіаслужбою. Авіаційні правила України підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами. Детальна класифікація авіаційних правил, наведена в табл.2.3.

Таблиця 2.3

Класифікація авіаційних правил України

| Класифікаційна ознака | Групи авіаційних правил | |
|--------------------------|---|--|
| за принципом розроблення | адаптовані авіаційні правила України, які базуються на актах Європейського Союзу; | авіаційні правила України, які розроблені відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки |

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| за предметом правового регулювання | документи, що містять технічні вимоги, норми для сертифікації, прийнятні методи відповідності, положення рекомендаційного, роз'яснювального, інформаційного характеру та процедури | аеронавігації (Євроконтроль) та інших нормативно-правові акти, до яких відносяться авіаційні правила України, що містять норми права, мають неперсоніфікований характер і розраховані на неодноразове застосування незалежно від строку їх дії, а також прийняті в порядку експерименту, мають міжвідомчий характер, тобто є обов'язковими для інших міністерств, органів виконавчої влади та місцевого самоврядування |
| за напрямками правового регулювання | <ul style="list-style-type: none"> • льотної придатності (первинне визначення льотної придатності); • експлуатації (підготовка та сертифікація льотного складу, правила польотів); • аеронавігаційне метеорологічне обслуговування, пошук та порятунок, картографія,); • діяльності аеропортів; | <ul style="list-style-type: none"> • авіаційних перевезень; • управління безпекою польотів; • авіаційної безпеки; • сертифікації персоналу та навчальних закладів цивільної авіації; • нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності; • екологічної безпеки цивільної авіації; • інші. |

Джерело: складено автором на основі даних [42].

Діяльність у сфері повітряних перевезень повинна відповідати авіаційним правилам, які визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою гарантування безпеки польотів і екологічної безпеки.

Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у "Зводі авіаційних правил України" і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та Додатками до неї.

Варто зупинитись на розгляді головних джерел регулювання авіаційної сфери України. Перший комплексний нормативно-правовий акт, що регулює правовідносини

у сфері повітряних перевезень - Повітряний кодекс (ПК) України, було створено 4 травня 1993 р. Він регулював діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і гарантував безпеку авіації - всіх видів підприємств, організацій та установ авіаційної сфери[43].

Неодноразово наголошувалося європейськими експертами на необхідність удосконалення Повітряного кодексу. При цьому одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту на 2010 рік, визначених у Порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС, було прийняття нового Повітряного кодексу України, а також це ставало передумовою укладання угоди про спільний авіаційний простір. Крім того, Україна повинна враховувати міжнародні регуляторні вимоги у цій сфері, оскільки вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) та є кандидатом в члени Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA), частину повноважень яких було передано Європейському агентству з безпеки польотів (EASA).

На виконання цих вимог 19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня 2011 року. Прийнятий Кодекс удосконалив національне законодавство під умови проведення лібералізації міжнародних повітряних перевезень із врахуванням вимог європейських інтеграційних процесів, до яких залучена Україна.

Особливість повітряних перевезень - це підвищена небезпека і, як наслідок, вимога до всіх суб'єктів господарювання, котрі займаються діяльністю, пов'язаною з розробленням, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, отримати від державного органу з питань сертифікації та реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки зазначених суб'єктів до вимог відповідних авіаційних правил України.

Повітряний кодекс України регулює правові основи діяльності у галузі авіації. Державне регулювання діяльності та використання повітряного простору забезпечує гарантію безпеки авіації, інтересів держави, потреб економіки, потреб суспільства,

національної безпеки у авіаційних роботах та повітряних перевезеннях. Повітряний кодекс набув чинності 16.09.2011 року та складеться з 20 розділів [44].

В цьому кодексі визначена низка термінів: авіаційна подія, аварія, авіаційна діяльність, аварія, аварійне обслуговування, аварійно-рятувальне забезпечення, авіація загального призначення, багаж, вантаж, виробник, дозвіл, землі аеропортів, катастрофа, міжнародний аеропорт та інші.

Повітряний кодекс визначає, що авіація поділяється на державну та цивільну. Цивільна авіація функціонує для забезпечення потреб громадян та держави у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах, а також для виконання приватних польотів. Цивільна авіація в свою чергу поділяється на авіацію загального призначення та комерційну авіацію. Державна авіація спрямована на забезпечення оборони держави, національної безпеки та захисту населення, що здійснюється Збройними Силами України та іншими військовими формуваннями.

Після впровадження нового Повітряного кодексу 2011 року з'явився ряд позитивних моментів, детальний зміст яких наведений в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Переваги впровадження нового Повітряного кодексу

| Позитивні аспекти | Аналіз змісту |
|---|--|
| Розподіл авіації на державну і цивільну | До цивільної авіації належать комерційна авіація (перевезення пасажирів та вантажів), виконання авіаційних робіт та авіація загального призначення – так звана «мала авіація», яка використовується з приватною метою та регулюється спрощеними правилами. Державна авіація забезпечує національну безпеку та використовує повітряні судна для оборони держави та населення. |
| Впорядкування регулюючих та наглядових функцій | Визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації. |
| Вирішення питань фінансування загальнодержавних | Загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях здійснюються за рахунок бюджету України. |

| | |
|--|--|
| витрат | |
| Реалізація політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання згідно з єдиними нормами | Можливість організувати суспільно-важливі перевезення пасажирів при наданні права авіаперевізникам на виконання польотів, враховуючи потреби розвитку транспортної системи України. Тобто, авіаційне відомство може прийняти рішення про обслуговування певного маршруту навіть з незначним повітряним рухом, проте важливим для міста або регіону. |
| Захист прав споживачів послуг з повітряних перевезень | Вперше чітко прописані обов'язки авіакомпанії перед пасажиром. Так, згідно документу авіакомпанія несе відповідальність за втрату або збиток, заподіяний при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти. Компенсацію у таких розмірах: 250 євро – для рейсів дальністю до 1500 кілометрів; 400 євро – для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів; 600 євро – для рейсів дальністю понад 3500 кілометрів. |
| Забезпечення безпеки авіації (польотів, техніки експлуатації) | Встановлено вікові обмеження для пілотів комерційної авіації та обмеження щодо будівництва на приаеродромній території. Заборона на відстані до 15 км від меж аеродрому відкрите складування харчових відходів та будівництво споруд, які можуть призводити до масового скупчення птахів. |
| Модернізація засад функціонування аеропортів та аеродромів | Визначено аеродроми та їх державну реєстрацію, сертифікацію аеродрому, маркування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, землі аеропортів, наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах, а також повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів. |
| Відповідальність за порушення, зокрема фінансові санкції | Встановлено розміри штрафів за різні порушення: для юридичних осіб - від 500 до 8 тисяч не оподатковуваних мінімумів доходів (8,5-136 тис. гривень), для фізичних осіб - від 100 до 1 тисяч таких мінімумів (1,7-17 тис. гривень). |
| Захист навколишнього середовища | Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації літаків на землі та в повітрі дотримуватись встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та вживати заходів для зменшення обсягів викидів цих речовин і рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання. |
| Адаптація законодавства України до <i>acquis communautaire</i> ЄС. | Надання уповноваженому органу в галузі цивільної авіації більшої незалежності від Міністерства інфраструктури України, утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій. |

Джерело: складено автором на основі даних [45].

Проте новий Повітряний кодекс містить і низку недоліків. Так, у кодексі не визначений порядок роботи та пільги для «малої авіації». Попри те, що прийняті зміни спрямовані на врегулювання та захист прав пасажирів, кодекс враховує далеко не всі ситуації, в яких може опинитись пасажир. Наприклад, не прописана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також новий Повітряний кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію.

У цілому ж слід відзначити, що новий Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, і його оновлення значно полегшить «відкриття» неба ЄС, США та інших країн для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування України.

Підсумовуючи все зазначене вище, слід ще раз наголосити на необхідності орієнтації політики регулювання авіаційних перевезень в Україні на міжнародний рівень. А саме варто звернути увагу вітчизняним авіаперевізникам на приведення стандартів безпеки польотів та умов обслуговування до міжнародних стандартів, варто орієнтуватись на процеси глобалізації, лібералізації повітряного простору, господарсько-правового регулювання цієї сфери. Проте подальший розвиток процесу лібералізації повітряного простору в Україні буде залежати від згуртованої роботи керівництва цивільної авіації в нашій державі, усунення всіх перепон на шляху запровадження практичного втілення Угоди про «відкрите небо», робота, спрямована на практичне втілення у взаємному визнанні сертифікатів безпеки, приведення вітчизняних стандартів безпеки польотів та норм обслуговування до міжнародних стандартів.

Таким чином, нормальне функціонування цивільної авіації в Україні, зростання фінансових можливостей вітчизняних авіаперевізників можливе лише за умови забезпечення належного рівня державної підтримки та запровадження міжнародних норм у вітчизняну авіацію, співпраця з іноземними авіакомпаніями та наземними службами авіації, що, у свою чергу, буде сприяти безпечному функціонуванню

авіаційної галузі в Україні, задоволенню всіх потреб населення у повітряному сполученні, нарощуванню нової технічної оснащеності повітряних суден, підвищенню безпеки польотів, завоюванню авторитету вітчизняних авіаперевізників, укріпленню їх фінансової можливості та конкурентоспроможності.

2.2. Особливості створення та реалізації проекту Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС

Інтеграція національної цивільної авіації в систему міжнародних зв'язків являє собою стратегічно важливу ціль національної економічної політики. Досягнення цієї цілі дає можливість Україні стати учасником програми розвитку єдиного європейського повітряного простору. Встановлення так званих «повітряних мостів» сприятиме співпраці українських авіаперевізників з європейськими колегами, виходу цих взаємовідносин на вищий рівень.

Ініціатива подібного масштабу вимагає розробки спеціальних експлуатаційних положень, які дозволитимуть забезпечити високий рівень безпеки польотів під час аеронавігаційного обслуговування, а також врахування того факту, що на вільному ринку змогли успішно конкурувати переважно ті компанії, що встигли «зміцнити» під «крилом» своєї держави, а країни, які знехтували розумною державною протекціоністською політикою, фактично втратили національну авіацію.

Переговорний процес щодо укладення Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (далі – Угода про САП), що передбачено Угодою про асоціацію, розпочато у грудні 2007 року на виконання Указу Президента України від 19 жовтня 2007 року № 981 «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди» і завершено 28 листопада 2013 року її парафуванням у м. Вільнюс [46].

Європейський спільний авіаційний простір – двостороння угода між ЄС і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації.

Ця угода базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами.

Мета Угоди про САП – поступове формування спільного авіаційного простору між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною, який заснований, зокрема, на ідентичних правилах в сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також, що стосується соціальних норм в авіаційній галузі.

Відповідно до рішення саміту Україна-ЄС, який відбувся у 2013 році та Розпорядження Кабінету Міністрів України від 13 лютого 2013 №73-р «Про затвердження плану першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2013 рік» було встановлено термін завершення переговорів до кінця 2013 року. Завершальний 8-й раунд переговорів відбувся 21-22 жовтня 2013 року в Брюсселі, за результатами якого сторони завершили погодження тексту Угоди, а також домовилися про подальші дії щодо підготовки документа до його парафування під час Вільнюського саміту 28 листопада [47].

Однак у 2013 р. Угоду про “відкрите небо” між країнами ЄС та Україною лише було обговорено, але не підписано. Лише 14 липня 2015 р. Україна підписала договір про спільний авіаційний простір (“відкрите небо”) із США. Підписанню договору про “відкрите небо” передувало проведення експерименту. Експеримент щодо лібералізації повітряного простору в Україні почали 2 квітня 2015 р., коли “відкрите небо” в односторонньому порядку впровадили у міжнародному аеропорту “Львів”.

Угода про Спільний авіаційний простір складається з двох частин :

1. Гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.

2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіа галузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн – членів САП.

В Угоді передбачені основні цілі співпраці сторін (ст. 12), що націлена на розвиток взаємовідносин, заснування та розвиток спільних проектів щодо ефективного розвитку авіаційної галузі, включаючи її інфраструктуру, технічну співпрацю щодо імплементації стандартів ЄС, розвитку потужних можливостей для виробників, включаючи розвиток інвестування.

Українською стороною було виконано відповідні внутрішні процедури та отримано повноваження на укладання Угоди у травні 2014 року. Підписання Угоди про САП двічі відкладалось за ініціативи сторони ЄС.

Питання підписання Угоди про САП наразі гальмується з огляду на відсутність консенсусу між Іспанією та Великою Британією щодо формулювання пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди в частині Гібралтару. Для вищезазначених країн це є актуальним з огляду на проблематику у двосторонніх відносинах щодо Гібралтару.

Варто звернути увагу, що у питанні Гібралтару мова йде про відсутність згоди між Великобританією та Іспанією щодо умов застосування Угоди до аеропорту Гібралтар, який був побудований Англією на спірній для Лондона і Мадрида території. Україна пропонувала виключити цей пункт з тексту Угоди, щоб не зачіпати нічиїх територіальних інтересів. Однак спірний пункт залишається в тексті документа. В ході низки зустрічей сторона ЄС повідомила, що вирішення зазначеного питання можливе лише у політичній площині та наголосила про необхідність порушувати це питання на високому політичному рівні.

Україна запропонувала 5 альтернативних варіантів формулювання пункту 31 статті 2 Угоди про САП, які можуть бути прийнятними для усіх сторін та направлено до МЗС України для їх подальшої передачі дипломатичними каналами на розгляд Іспанії та Великої Британії (лист Мінінфраструктури до МЗС від 02.02.2015 № 353/13/14-15). [48].

Кабінет Міністрів України видав розпорядження від 8 лютого 2017 р. № 88 Про затвердження плану заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з Європейським Союзом і його державами-членами, що наведений в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

План заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з Європейським Союзом і його державами-членами

| № | Найменування заходу | Відповідальні за виконання | Строк виконання |
|---|---|---|--------------------------------------|
| 1 | Посилення політичного та дипломатичного діалогу і проведення консультацій з ЄС з метою підписання Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір (далі - Угода) | МЗС Мінінфраструктури Державіаслужба | 2017 рік |
| 2 | Завершення погодження проекту акта Президента України щодо надання повноважень на підписання Угоди | МЗС Мінінфраструктури | I квартал 2017 р. |
| 3 | Узгодження з ЄС дати підписання Угоди | МЗС Мінінфраструктури Державіаслужба | 2017 рік |
| 4 | Внесення змін до Повітряного кодексу України в частині прийняття авіаційних правил | Мінінфраструктури Державіаслужба Мін'юст | 2017-2018 роки |
| 5 | Підготовка та подання Кабінетові Міністрів України Порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил | --- | 2017 рік |
| 6 | Підготовка планів імплементації та забезпечення імплементації актів законодавства ЄС, визначених розділом 2 додатка III до Угоди | Мінінфраструктури Державіаслужба | протягом першого перехідного періоду |
| 7 | Створення Української частини Спільного комітету, який відповідно до статті 29 Угоди є відповідальним органом із застосування Угоди | Мінінфраструктури Державіаслужба МЗС Мінекономрозвитку Мінфін Мін'юст | після набрання чинності Угодою |

Джерело: складено автором на основі даних [49].

З метою пришвидшення темпів підписання Угоди про САП необхідне впровадження позитивних змін в авіаційну галузь України. Для стабільного розвитку, збільшення обсягів перевезень та частки ринку пропонується реалізація заходів, що зображено на рис. 2.3.

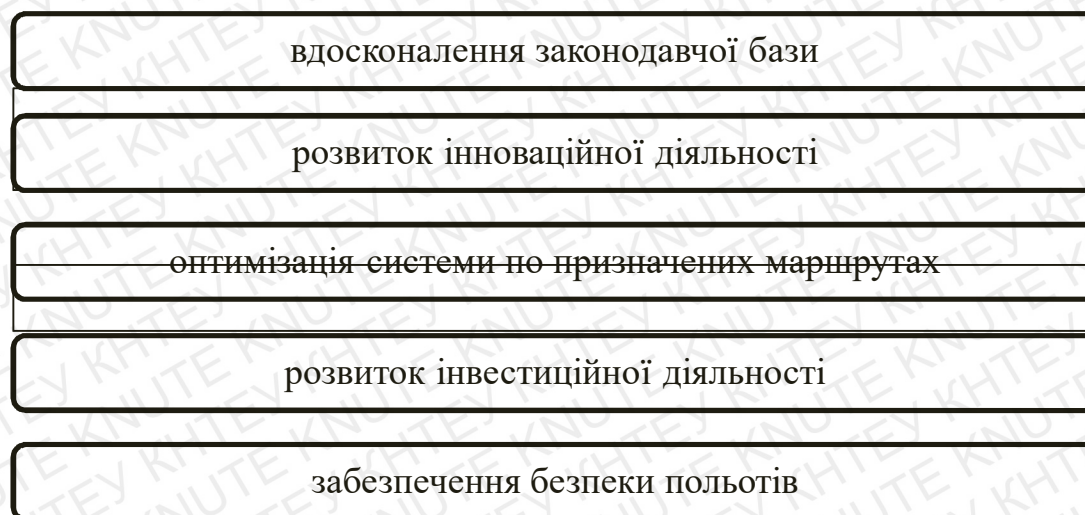


Рис. 2.3. Заходи для розвитку авіаційної галузі України

Джерело: складено автором на основі даних [49].

19-20 лютого 2018 року в Києві відбулася історична подія - перше засідання високого рівня Транспортний діалог Україна - ЄС. Це захід Європейського Союзу серед усіх країн Східноєвропейського Партнерства, що відбувся вперше. Делегацію Єврокомісії очолив Директор Генерального директорату з питань транспорту Європейської Комісії Генрік Гололей. У Міністерстві пройшли розширені переговори з представниками усіх державних підприємств і підвідомчих установ[50].

Під час засідання розглянули транспортну стратегію України до 2030 року, стан підготовки євроінтеграційних законопроектів, шляхи розширення європейської транспортної мережі TEN-T та розвиток коридорів, головні аспекти щодо підписання Угоди про спільний авіаційний простір, а також використання нових фінансових інструментів ЄС. Учасники домовилися про спільну роботу між Європейським Союзом та Україною щодо визначення спільних пріоритетів в сфері інфраструктури з

фінансовою підтримкою ЄС, співпрацю щодо ухвалення європейського законодавства з подальшою імплементацією та виконанням. Було здійснено спільну роботу в сфері цифрової інфраструктури та авіаційної безпеки.

Міністр інфраструктури України Володимир Омелян зазначив після засідання "Транспортний діалог Україна-ЄС", яке відбулося 19-20 лютого, що Угода про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС буде підписана в 2019 році після виходу Великобританії з Європейського Союзу.

В сфері авіаційного транспорту нашій державі необхідно докласти максимум зусиль, щоб карта авіапольотів над територією України було більше заповнена літаками. Сучасну ситуацію розвитку авіаційних польотів над територією Європи можна простежити на рис. 2.4.

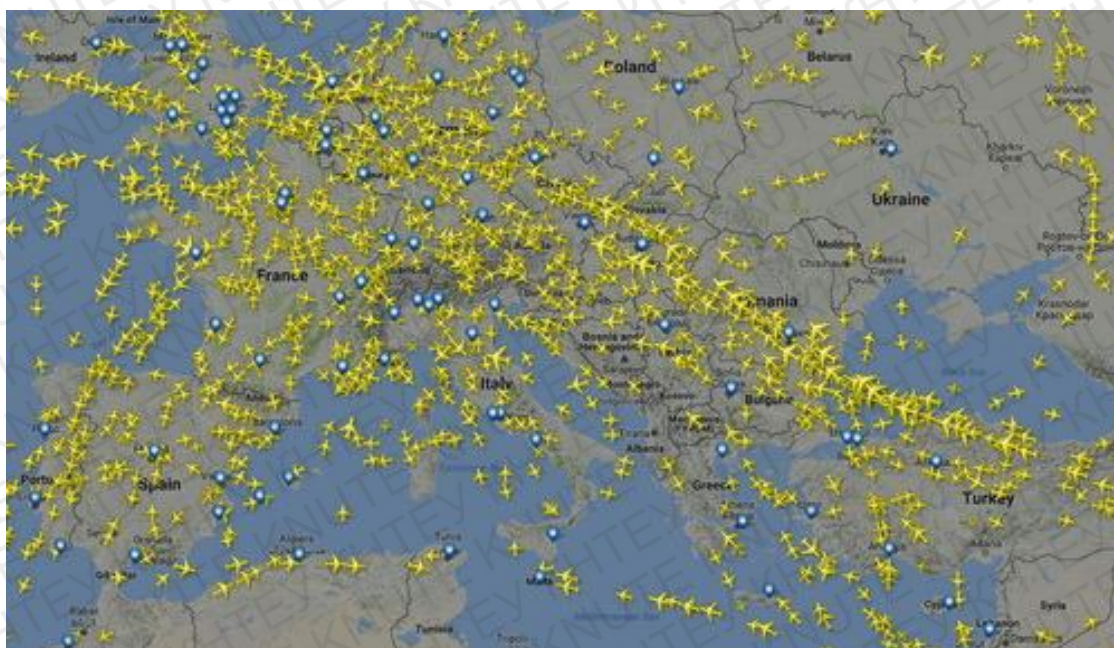


Рис. 2.4. Карта Європейських польотів

Джерело: складено автором на основі даних [47].

Отож, на наведеному вище рисунку можна спостерігати надзвичайно низький рівень розвитку авіаційних польотів над територією України. Необхідно впроваджувати ряд заходів аби змінити дану ситуацію.

Наразі гармонізація українських норм і стандартів у сфері цивільної авіації з європейськими відбувається за кількома напрямками, детальний зміст яких можна простежити в табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Напрямки змін нормативної бази у сфері цивільної авіації згідно з європейськими стандартами

| Напрямок впровадження | Основний зміст |
|--|---|
| Одностороннє впровадження | <ul style="list-style-type: none"> • 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, проте який передбачає реалізацію лише частини необхідних директив і норм. |
| Двостороння лібералізація повітряного сполучення | <ul style="list-style-type: none"> • Розгляд справ українськими органами влади здійснюється переважно у формі листування з європейськими партнерами. • За даними Державіаслужби, повністю лібералізоване повітряне сполучення з наступними країнами: Болгарія, Греція, Естонія, Іспанія, Литва, Польща, Румунія, Словаччина, Італія; частково - з Данією, Кіпром, Словенією та Швецією. • 31 жовтня офіційні пропозиції ДАСУ про повну лібералізацію авіасполучення були надіслані Австрії, Чехії, Бельгії, Німеччині, Угорщині, Португалії, Швеції, Нідерландам і Великій Британії. |
| "Відкрите небо" в окремих аеропортах | <ul style="list-style-type: none"> • У 2015 році про "відкриття неба" оголосили аеропорти Львова і Одеси, хоча повної лібералізації повітряного простору в обох містах так і не відбулося. • Вже в 2016 році літня навігація у Львові показала суттєве зростання пасажиропотоку, а в 2017-му ще на 50%. • В Одесі пасажиропотік 2016 року збільшився, незважаючи на втрату російського напрямку, який становив до 20% обсягу перевезень. |
| Інші інструменти | <ul style="list-style-type: none"> • Україна в процесі переговорів з ЄС вимагала визнання української системи сертифікації повітряних суден. У 2017 році, після 10 років переговорів, нарешті було підписано Робочу домовленість щодо зближення систем сертифікації. Одним з її наслідків має стати визнання ЄС сертифікатів, виданих Україною, зокрема, для продукції ДП "Антонов". |

Джерело: складено автором на основі даних [51].

Наразі існують як зовнішні, так і внутрішні проблеми, що гальмують формування єдиного авіаринку України з ЄС. Головними внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести з проблему очікуваного виходу Великої Британії з ЄС.

Ряд позитивних моментів також варто розглянути. В 2016 році Україна головувала в Eurocontrol, що забезпечило підтримку країн-членів ЄС, Єврокомісії та Європейського агенства з безпеки польотів EASA. Після парламентських виборів в Іспанії та референдуму Brexit активізовано переговори з Іспанією та Великою Британією з питання Гібралтару [51].

Варто зазначити, що гармонізація українських норм і стандартів у сфері цивільної авіації з європейськими все ж поступово відбувається.

В якості можливого шляху виходу з ситуації, що склалася навколо укладення Угоди про спільний авіаційний простір з Україною, пропонується прецедент досягнення компромісних формулювань щодо аеропорту Гібралтар в рамках узгодження положень оновленого Регламенту EASA. Міністерством інфраструктури разом з Державіаслужбою створено робочу групу з експертами, представниками аеропортів та авіакомпаній та розроблено план заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з Європейським Союзом в 2017 році. План передбачає зміни до Повітряного кодексу України в частині прийняття авіаційних правил ЄС та спрощеного порядку ухвалення нормативно-правових актів у сфері цивільної авіації [52].

Першим кроком стало підписання 16 січня Робочої домовленості між Державною авіаційною службою України та Європейською комісією щодо зближення систем сертифікації. Вона визначає заходи на 5 років щодо підвищення безпеки польотів і посилення їхнього партнерства та співробітництва з метою досягнення

збіжності систем сертифікації у сферах первинної льотної придатності, підтримання льотної придатності та технічного обслуговування авіатехніки та її компонентів.

Це стане основою для укладення двосторонньої Угоди між Європейським Союзом та Україною з безпеки польотів BASA. Сторони додатково підтвердили, що не буде завдано шкоди чинним промисловим стандартам України щодо виробництва повітряних суден та їх компонентів, які не охоплені положеннями Угоди про САП.

Завдяки узгодженому з ЄС методу щодо забезпечення подальшого розвитку авіаційної галузі України, Угодою про САП створена можливість експлуатувати без обмежень увесь парк суден при польотах між Україною та ЄС для українських авіаперевізників. Це також дозволить, відповідно, не скорочувати кількість українських авіакомпаній, їх штату персоналу і тим самим збереже можливість успішно працювати на ринку ЄС без обмежень.

Наступними кроками в цьому напрямку має бути поява нових європейських лоукост-авіакомпаній, розширення вже польотів для вже наявних, та розвиток ринку вантажних авіаперевезень і пов'язані з ним інвестиційні та логістичні можливості (пілотний проект – карго-термінал в міжнародному аеропорту Бориспіль). Необхідно розробити план лібералізації авіаперевезень на двосторонньому рівні і поступово відкривати ринок Європи - зняття обмежень щодо кількості перевізників та географії польотів (на даний момент з 9 країнами з 28 членів Євросоюзу вже діє режим "відкритого неба").

Приєднання України до авіаційного простору ЄС призведе до відчутних переваг: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень і, як наслідок, зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну інфраструктуру. "Відкрите небо" з ЄС – імпульс для розвитку регіональних аеропортів, пасажирських та вантажних перевезень, що має наповнити літаками небо над Україною.

Варто підсумувати, що підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань України. Імплементация Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС від 2014 року, Планом

дій КМУ на 2016 рік та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС зумовить ряд переваг для громадян та авіаційної галузі загалом: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок - зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість. На жаль, незважаючи на офіційно оголошену готовність України, підписання Угоди про САП відкладається з 2013 року.

Найбільшими гострими внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану згаданого інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, відсутність сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести затримку із впровадженням безвізового режиму для України та проблему очікуваного виходу Великобританії з ЄС.

Отож, Україна веде переговори з ЄС про спільний авіаційний простір. Це дозволить українським та європейським авіакомпаніям вільно працювати в повітряних просторах. Разом з тим, підписання угоди неможливе без врегулювання спору між Великобританією та Іспанією щодо Гібралтару.

2.3. Проблеми реформування законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до ЄС

Відповідно до стратегії євроінтеграції нашої держави, адаптація законодавства України до законодавства ЄС полягає в зближенні національного законодавства із сучасною європейською системою права, що забезпечить розвиток політичної, підприємницької, соціальної, культурної активності громадян України, економічний розвиток держави в межах ЄС, сприятиме поступовому зростанню рівня життя населення[53].

Нормативно-правова база, що регулює діяльність цивільної авіації України, містить близько тисячі нормативно-правових актів. Основний правовий акт

авіаційного законодавства України – це Повітряний кодекс. Первісний варіант Повітряного кодексу України було ухвалено ще в 1993 році одночасно з формуванням авіаційної системи України. Розвиток даної галузі відбувався відповідно до Державної комплексної програми розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 2001 р. №919.

Слід зазначити, що нормативна база України на той момент містила цілий ряд документів колишнього Міністерства цивільної авіації СРСР, а також розробки початку 90-х років коли і відбувалося її формування. Звичайно, протягом років до актів вносилися необхідні зміни та доповнення, але більшість з них були застарілими і потребували заміни на відповідні національні нормативно-правові акти, що були б змінені до вимог законодавства ЄС.

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року ми спостерігаємо пріоритетні завдання, що стосуються врегулювання сфери цивільної авіації, зокрема головні з них наступні:

- створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень;
- лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот при виконанні польотів між Україною та різними регіонами світу;
- підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації згідно з зазначеною Угодою;
- обрання України до членів Ради ІКАО та активна участь в її роботі;
- організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, законодавства ЄС та документів Євроконтролю;
- технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху та інші[54].

Отже, можемо сказати, що реформування законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до ЄС є одним з пріоритетних умов щодо завдання підписання та реалізації Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації згідно з зазначеною Угодою та вимагає реалізації ряду відповідних дій.

Українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні програми “Єдиного європейського неба” приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Варто звернути увагу на визначення проблеми відкладення підписання Угоди про Спільний авіаційний простір представниками експертного середовища. За результатами опитування експертів з 7 числа представників органів державної влади України, міжнародних організацій та урядів зарубіжних країн, бізнес-компаній, аналітичних центрів, вищих навчальних закладів та профільних ЗМІ, проведеного ГО «Європа без бар'єрів» у квітні-червні 2016 року найбільш вагомими причинами відкладення підписання Угоди про САП стали:

1. Відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди про САП в частині Гібралтару,
2. Відсутність політичної волі в керівних органах Європейського Союзу для укладення Угоди про САП з Україною.

Аналіз даної проблеми активно здійснюється науковцями та іншими компетентними особами. Представники експертного середовища виділили наступні супутні проблеми, що перешкоджають приєднанню України до Спільного авіаційного простору ЄС, що наведені на рис. 2.5.

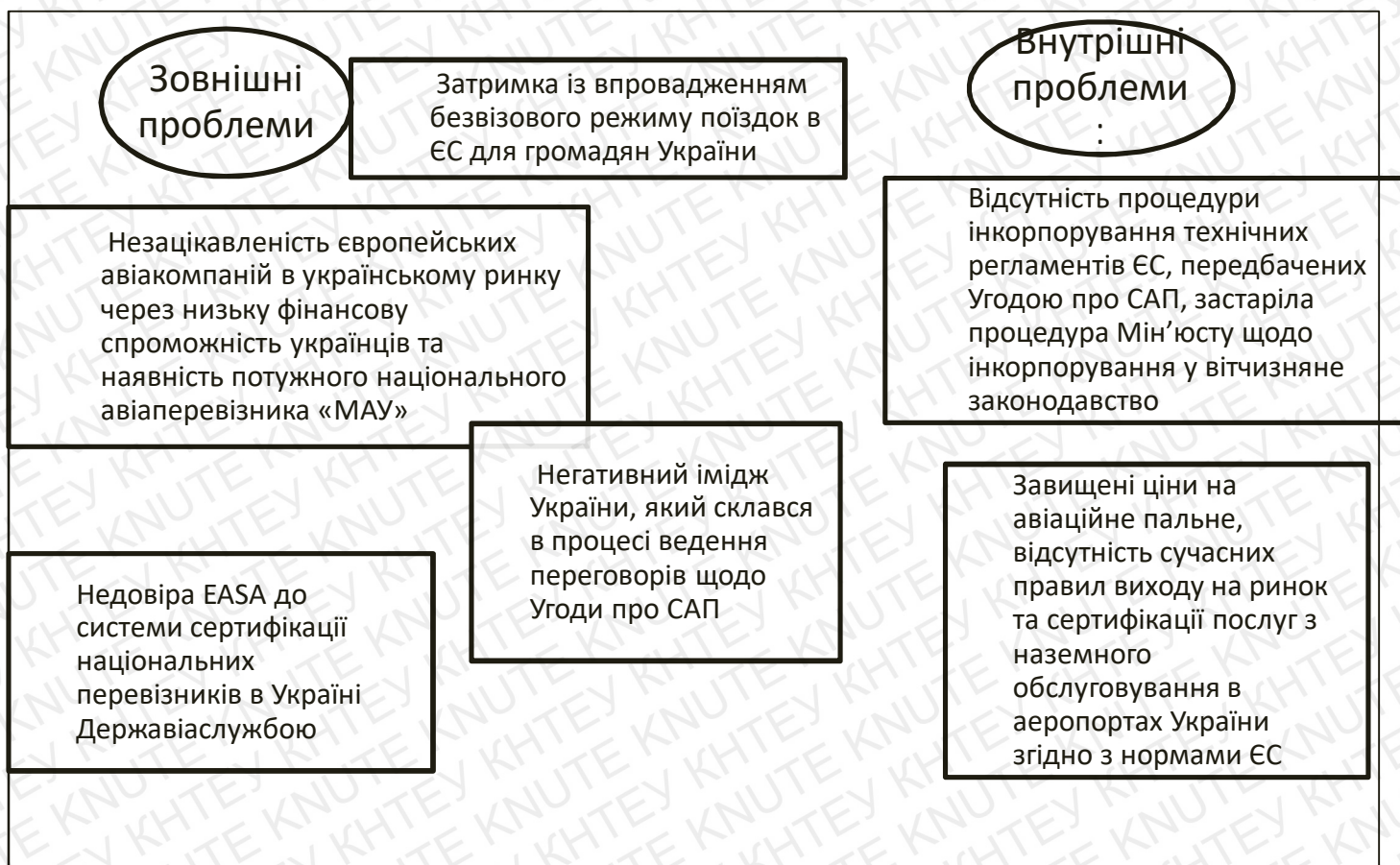


Рис.2.5. Проблеми, що перешкоджають приєднанню України до САП

Джерело: складено автором на основі даних [54].

Протягом останніх десяти років темпи росту ринку авіаперевезень в Україні становили в середньому близько 20% щорічно. В окремі роки авіакомпанії фіксували збільшення попиту на їх послуги до 28-30% [55].

Розглянемо динаміку обсягу міжнародних та внутрішніх перевезень за аналізований період, що наведена на рис.2.6.

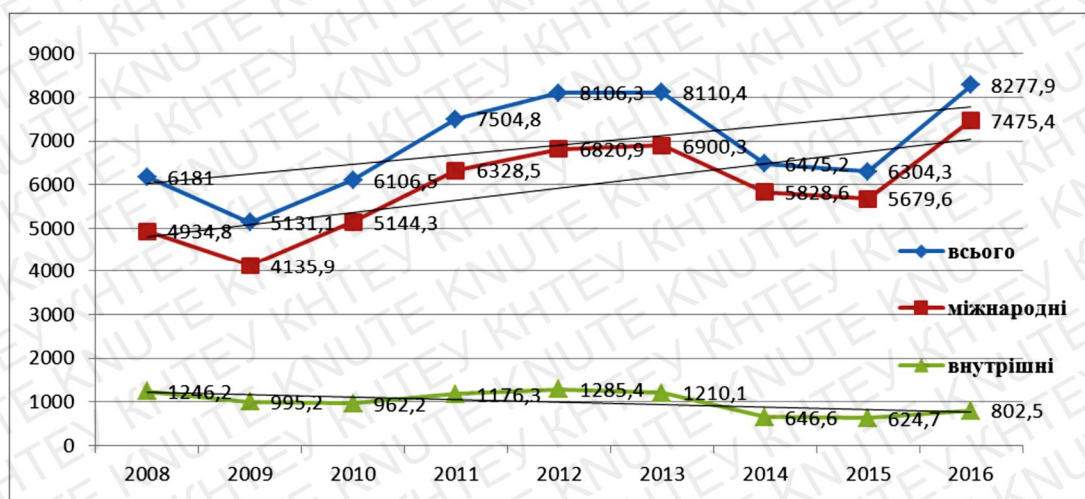


Рис.2.6. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіатранспортом України, тис. осіб

Джерело: складено автором на основі даних [56].

Як видно з рисунку 1 переважну більшість у загальному обсязі перевезень займають міжнародні пасажирські перевезення.

З 2009 року по 2012 рік ми спостерігали тенденцію до поступового збільшення кількості перевезень пасажирів та вантажів, з 2013 року по 2015 рік – спад показників, з 2016 року відновлення позитивної тенденції, зростання знову[57].

Показники діяльності авіакомпаній України можна побачити з таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

Показники діяльності авіакомпаній України

| Показник | Одиниці виміру | Всього | | | у т. ч. міжн. | | |
|-----------------------------|----------------|---------------|---------------|---------|---------------|---------------|---------|
| | | 9 міс. 2015р. | 9 міс. 2016р. | % 16/15 | 9 міс. 2015р. | 9 міс. 2016р. | % 16/15 |
| Діяльність авіакомпаній | | | | | | | |
| Перевезено пасажирів | тис.чол. | 4891,2 | 6195,2 | 126,7 | 4430,1 | 5606,5 | 126,6 |
| в т.ч. на регулярних лініях | -,,- | 3555,1 | 4232,5 | 119,1 | 3104,8 | 3651,2 | 117,6 |

| | | | | | | | |
|--|--------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
| Виконані пасажиро-кілометри | млрд.пас. км | 8,7 | 11,4 | 131,0 | 8,5 | 11,1 | 130,6 |
| в т.ч. на регулярних лініях | -,-,- | 6,2 | 7,8 | 125,8 | 6,0 | 7,6 | 126,7 |
| Перевезено вантажів та пошти | тис.тонн | 49,1 | 55,0 | 112,0 | 48,9 | 54,9 | 112,3 |
| в т.ч. на регулярних лініях | -,-,- | 9,2 | 9,7 | 105,4 | 8,9 | 9,6 | 107,9 |
| Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта) | млн.ткм | 151,2 | 162,3 | 107,3 | 151,1 | 162,2 | 107,3 |
| в т.ч. на регулярних рейсах | -,-,- | 26,8 | 31,8 | 118,7 | 26,6 | 31,7 | 119,2 |
| Виконано комерційних рейсів | тисяч | 51,1 | 59,0 | 115,5 | 43,3 | 50,6 | 116,9 |
| в т.ч. регулярних | -,-,- | 35,0 | 40,4 | 115,4 | 28,4 | 32,8 | 115,5 |
| Діяльність аеропортів | | | | | | | |
| Відправлено та прибуло ПС | тис.од. | 93,4 | 98,6 | 105,6 | 73,8 | 77,7 | 105,3 |
| в т.ч. на регулярних рейсах | -,-,- | 71,2 | 74,5 | 104,6 | 58,1 | 59,4 | 102,2 |
| Пасажиropотоки | тис.чол. | 8265,8 | 9652,3 | 116,8 | 7326,2 | 8451,3 | 115,4 |
| в т.ч. на регулярних рейсах | -,-,- | 6909,9 | 7689,2 | 111,3 | 6007,7 | 6513,3 | 108,4 |
| Поштовантажопотоки | тис.тонн | 24,2 | 29,7 | 122,7 | 23,7 | 29,0 | 122,4 |
| в т.ч. на регулярних рейсах | -,-,- | 21,9 | 26,1 | 119,2 | 21,4 | 25,4 | 118,7 |

Джерело: складено автором на основі даних [57].

Отож, авіаційний транспорт теж має бути охоплений процесом адаптації українського законодавства до норм права ЄС.

Зростання пасажиропотоків порівняно з січнем-вереснем 2015 року мало місце в аеропортах Бориспіль (на 15,8 %) та Київ (Жуляни) (на 7,1 %), а також і майже в усіх регіональних аеропортах України. Зокрема кількість пасажирів обслугованих аеропортом Рівне зросла в 5 разів, аеропортами Вінниця - в 4,4 рази, Івано-Франківськ

- в 4,2 рази, Кривий Ріг - в 2,4 рази, Запоріжжя - в 2,2 рази, Харків - на 60,7 %, Львів - на 24,6 %, Херсон - на 4,3 %, Одеса - на 3,3 %, що можна спостерігати на рис. 2.7.

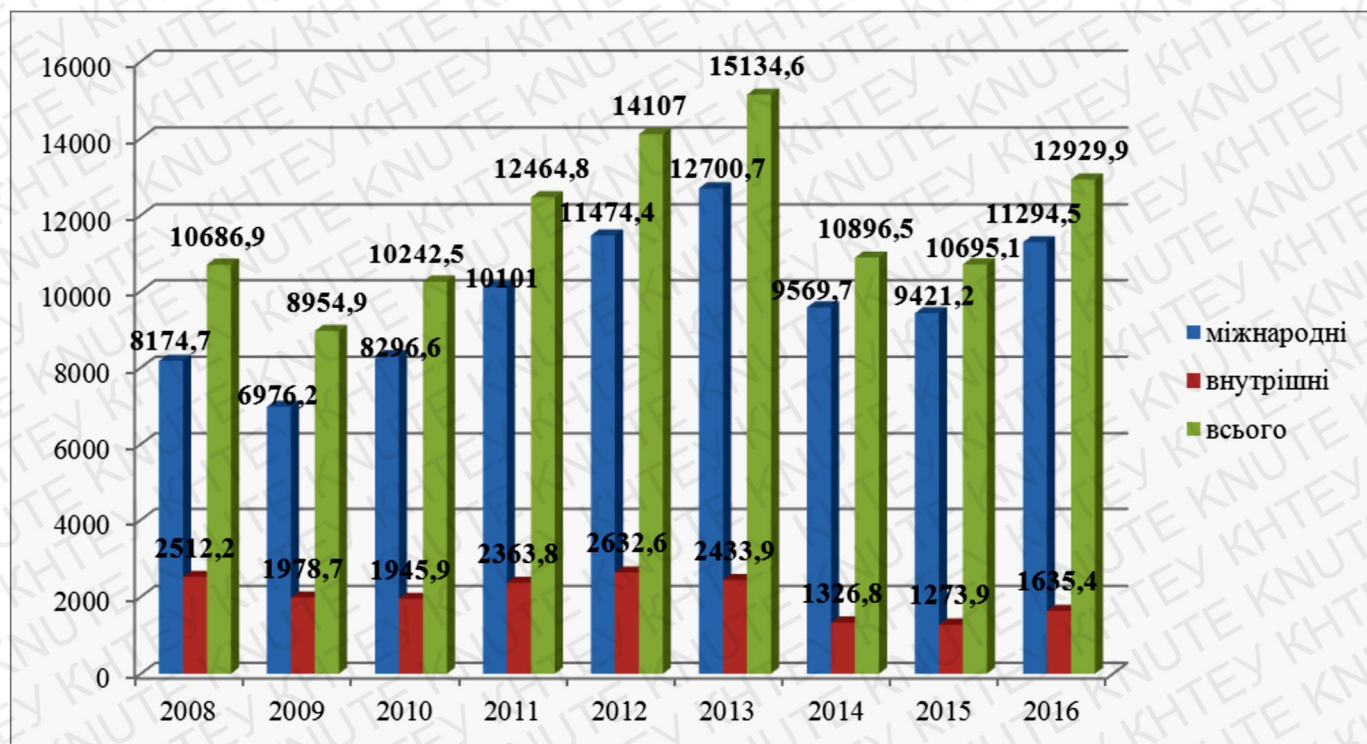


Рис 2.7. Динаміка пасажиропотоків, тис осіб (2008-2016рр)

Джерело: складено автором на основі даних [57].

Відповідно до чинних нормативно-правових актів, адаптація законодавства України до законодавства ЄС складається з декількох етапів, а саме: визначення акта *acquis communautaire* в певній конкретній сфері, його переклад, здійснення порівняльного аналізу, розроблення рекомендації стосовно приведення національного законодавства у відповідність до визначених актів ЄС, проведення аналізу наслідків реалізації упровадження *acquis communautaire*, підготовка законопроектів щодо внесення змін до чинного законодавства або підготовка нової нормативно-правової бази, контроль виконання затвердженої нормативної бази [58].

Відповідно до цього приведення законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до норм ЄС вимагає чіткого розуміння *acquis communautaire*, в сфері цивільної

авіації ЄС та полягає в розробці нормативно-правових актів шляхом порівняльного аналізу, враховуючи існуюче законодавство України в сфері цивільної авіації.

Зі змісту статті 51 та УПС загалом стає очевидним, що відносини Україна — ЄС не передбачають прийняття Україною *acquis communautaire*, що є вимогою для країн-кандидатів до вступу в ЄС. Але сьогодні в законодавстві України, зокрема в Загальнодержавній програмі адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу від 18 березня 2004 року, зазначається, що метою адаптації законодавства України до законодавства ЄС є досягнення відповідності правової системи України *acquis communautaire* з урахуванням критеріїв, що висуваються ЄС до держав, які мають намір вступити до нього.

Незважаючи на достатньо велику кількість наукових досліджень, пов'язаних із характеристикою різних аспектів зближення правової системи України з міжнародним авіаційним правом, наголосимо, що все ще відсутні комплексні теоретико-правові пошуки. Необхідно провести чітку межу між двома термінами — «адаптація» та *acquis communautaire*.

Адаптація законодавства України до законодавства ЄС є однією з основних складових процесу інтеграції України до ЄС, що є пріоритетним напрямом української зовнішньої політики. Це процес приведення законів України та інших нормативно-правових актів у відповідність *acquis communautaire*[59].

Відповідно до розділу II Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18 березня 2004 р, *acquis communautaire* – це правова система Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу (але не обмежується ними), прийняті в межах Європейського Співтовариства, спільної зовнішньої політики та політики безпеки і співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ» [60].

Адаптація (лат. *adapto* – пристосовую) – процес пристосування до умов, які змінюються; у міжнародному праві адаптація є процесом приведення національного законодавства до норм і стандартів міжнародного права шляхом удосконалення

національного законодавства (внесення змін і доповнень, прийняття нових нормативно-правових актів), укладання або приєднання до міжнародних договорів[61].

Одразу виникає питання про те, чи зможе українська законодавча та виконавча влада реалізувати *acquis communautaire* замість досягнення приблизної адекватності законодавства України в певних галузях праву ЄС? Адже є зрозумілим, що до статусу кандидата на членство в ЄС Україні необхідно пройти важкий та довгий шлях. Звідси й виникає перша проблема на шляху адаптації законодавства України до права ЄС — глобальна мета такого рівня, що зазначено в Загальнодержавній програмі, недосяжна у найближчий час. А отже, поза увагою законодавчої системи залишаються окремі галузі економіки та промисловості, серед яких може знову опинитися транспортна система.

Варто зупинитися на розгляді основних проблем, що гальмують процес підписання Угоди про САП між Україною та ЄС, які наведені в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Проблемні аспекти підписання Угоди про спільний авіаційний простір України з ЄС

| Із сторони ЄС | Із сторони України |
|--|--|
| відсутність консенсусу між Іспанією та Великою Британією в контексті застосування Угоди до аеропорту Гібралтар | відсутність плану інкорпорування технічних регламентів ЄС, що передбачені Додатком I Угоди про САП |
| складна політична ситуація в Іспанії у зв'язку з формуванням уряду | застаріла процедура Міністерства юстиції щодо погодження нових нормативно-правових актів |
| результати референдуму про вихід Великої Британії з ЄС | незацікавленість профільних відомств у якнайшвидшому інкорпоруванні відповідного законодавства |

Джерело: складено автором на основі даних [61].

Отож, однією з перешкод на шляху успішного завершення тривалого процесу адаптації законодавства України до законодавства ЄС в сфері цивільної авіації є незадовільний стан реалізації прийнятих нормативно-правових актів, недотримання їхніх положень, а інколи і зовсім ігнорування. У зв'язку з цим можна констатувати, що питання адаптації законодавства України до законодавства ЄС ще досить тривалий час (принаймні до вступу України до ЄС) залишатиметься однією з головних сфер досліджень та суспільних обговорень.

Варто зосередити увагу на тому, що в сфері повітряного транспорту ЄС досить яскраво демонструється гармонійне поєднання міжнародно-правового та наднаціонального рівнів правового регулювання. Особливістю законодавства ЄС у сфері авіаперевезень є те, що значною мірою воно базується на регламентах (що забезпечує уніфікацію законодавства держав-членів, тобто здійснюється у більшій мірі на рівні Євросоюзу). Ще однією особливістю авіаційного транспорту є те, що воно структуроване відповідно до завдань, які перед ним ставляться. Основною його метою є створення належних ринкових умов та конкурентних засад для авіакомпаній, а також регламентація вимог до літаків, умов перевезення пасажирів та вантажів, забезпечення безпеки в аеропортах та під час польоту на літаках та інші питання.

Аналіз процесу наближення українського законодавства до правової системи ЄС дає змогу виявити проблеми, що потребують нагального вирішення, і запропонувати підходи до підвищення ефективності цього процесу. Адаптація українського законодавства в сфері цивільної авіації до законодавства ЄС відбувається одночасно з правовою реформою в Україні. Держава має оновити законодавство, відповідно до міжнародних принципів і стандартів, оскільки до цього часу в її правовій базі зазначених принципів і стандартів не було.

Слід зауважити, що актуальною проблемою є недосконалість, а подеколи й суперечливість нормативно-правових актів, що негативно впливає на процес реалізації прав і виконання обов'язків усіма суб'єктами суспільних відносин, сповільнює розвиток України як правової держави. Одним зі шляхів вирішення зазначеної проблеми в Україні є законодавче врегулювання процесу прийняття нормативно-

правових актів в сфері цивільної авіації суб'єктами нормотворення та врахування положення, що необхідною умовою й головним принципом нормотворчого процесу є законність як об'єктивна властивість права загалом.

Отже, варто зазначити, що лише співпраця та злагоджена робота всіх органів державної влади, представників усіх гілок влади, органів місцевого самоврядування та громадянського суспільства сприятиме розвитку ефективної сучасної системи регулювання цивільної авіації України. Як наслідок буде досягнуто головну мету – реформування законодавчої бази України, зокрема і в сфері цивільної авіації та вступу України до ЄС.

Більш ефективному процесові наближення правового поля держави до стандартів права ЄС сприятиме провадження наступних заходів:

- питання розробки нової Концепції адаптації українського законодавства до законодавства Європейського Союзу. Необхідно також більш системно підійти до вироблення критеріїв визначення пріоритетних сфер адаптації та переліку правових актів ЄС, до яких має бути приведене у відповідність українське законодавство;
- створення однієї цілісної системи законодавства України, оскільки розпорошеність ускладнює процес адаптації;
- розробка органами державної влади в Україні «гармонограм» – графіків роботи з гармонізації законодавства для окремих галузей права;
- визначення галузевого комітету Верховної Ради України, який би забезпечував координацію та узгодження відповідної законотворчої діяльності;
- створення українсько-європейського глосарію юридичної термінології;
- активне залучення іноземних експертів та максимальне використання технічної допомоги ЄС щодо адаптації українського законодавства, згідно ст. 51 УПС [62].

Отже, можемо дійти наступних висновків: ми повинні усвідомити, що тільки від України залежить успішність і ефективність процесу адаптації її законодавства до ЄС, зокрема і у сфері цивільної авіації. Формування нового правового поля держави є тривалим суспільним процесом, що органічно пов'язаний зі змінами у всіх інших сферах життя держави. Штучно прискорити цей процес неможливо, але потрібно

створити йому режим найбільшого сприяння, оскільки адаптація законодавства України, а в перспективі всієї її правової системи до норм і стандартів Європейського Союзу є обов'язковою передумовою успішної реалізації європейських прагнень України, а розуміння важливості та складності цього процесу, конструктивне співробітництво всіх гілок влади, вдале врахування та застосування підходів, методів та досвіду країн-кандидатів на вступ до ЄС, ефективне використання технічної допомоги ЄС — запорукою їхнього втілення у життя.

Чинна законодавча база України з врегулювання цивільної авіації є суперечливою, нестабільною, а тому недосконалою. Однак ЄС особливого значення надає саме якості правових актів. Отож, варто зосередити особливу увагу на вирішенні проблеми реформування законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до ЄС.

Висновки до розділу 2

Зараз українська авіаційна система перебуває на шляху загальноєвропейської інтеграції. З метою впровадження системи “Єдиного європейського неба” в Україні приведено у відповідність до стандартів ЄС систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі центри авіа управління. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, передбачає адаптацію системи регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства та є одним із пріоритетних завдань розвитку даної галузі України.

Наразі існують як зовнішні, так і внутрішні проблеми, що гальмують формування єдиного авіаринку України з ЄС. Головними внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести з проблему очікуваного виходу Великої Британії з ЄС.

Імплементація Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС від 2014 року, Планом дій КМУ на 2016 рік та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС зумовить ряд переваг для громадян та авіаційної галузі загалом: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок - зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість.

Варто підсумувати, що лише співпраця та злагоджена робота всіх органів державної влади, представників усіх гілок влади, органів місцевого самоврядування та громадянського суспільства сприятиме розвитку ефективної сучасної системи регулювання цивільної авіації України. Як наслідок буде досягнуто головну мету – реформування законодавчої бази України, зокрема і в сфері цивільної авіації та вступу України до ЄС.

РОЗДІЛ 3.

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СФЕРИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ У ВІДПОВІДНОСТІ ДО ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС

3.1. Основні напрямки реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС

Варто зазначити, що провідним завданням України у сфері авіації залишається укладення Повномасштабної авіаційної Угоди, що значним чином сприятиме створенню правової основи більш ефективного функціонування повітряних перевізників як Європи, так і України. Зокрема, членство в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі) дає Україні можливість підвищити рівень безпеки польотів, впливати на прийняття стратегічних рішень щодо подальшого розвитку аеронавігації у Європейському регіоні, реалізовувати потенціал України як транзитної держави, залучати іноземні інвестиції, а також брати участь у фінансових програмах, пов'язаних з організацією повітряного руху. Також слід зауважити, що членство в Євроконтролі не передбачає видатків із Державного бюджету, виплата Україною щорічних членських внесків здійснюється за рахунок частки плати за надання аеронавігаційних послуг.

Прагнення України стати повноправним членом Європейського Союзу вимагає ефективного, якісно нового розвитку авіатранспортної галузі. Ця галузь повинна розвиватися прискореними темпами з метою сприяння швидкому економічному розвитку країни з урахуванням загальнонаціональних потреб та інтересів.

Вдосконалення правового регулювання в транспортній галузі з урахуванням аналізу чинного законодавства слід проводити, зокрема в напрямку адаптації законодавства України, що стосується діяльності цивільної авіації, до стандартів ЄС. Загальну мету співробітництва України з ЄС в галузі транспорту сформовано в ст. 64 Угоди про партнерство та співробітництво. Це створює умови для використання

досвіду транспортної політики ЄС. Згідно з Угодою вживаються заходи з поступового приведення законодавства України у відповідність із ЄС [63].

В березні 2004 року Верховною Радою був прийнятий Закон України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" № 1629-IV. Основні напрямки адаптації транспортного законодавства України, зокрема у сфері повітряних перевезень, до законодавства ЄС полягають у наступному:

- розробка нормативних актів, що регулюють діяльність авіаційного транспорту в Україні та відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням Генеральної угоди про тарифи і торгівлю (ГАТТ) і Світової організації торгівлі (СОТ), Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС, чи вдосконалення існуючої нормативно-правової бази України;
- участь України у міжнародних та європейських організаціях щодо авіаційної сфери, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; вступ України до міжнародних/європейських транспортних організацій;
- приєднання до конвенцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій в сфері авіації;
- підготовка та укладення двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та європейськими державами[64].

Ратифікація Україною Угоди про асоціацію з Європейським Союзом також передбачає імплементацію ряду законодавчих актів ЄС. У зв'язку з цим КМУ прийняв план заходів щодо імплементації директив, що стосуються, зокрема, і авіаційної галузі, а Мінінфраструктури розробило проекти стратегічних планів розвитку окремих видів до 2020р, які закладають основу змін у транспортній галузі на наступні 5 років. Зокрема, мова йде про основні принципи, стратегічні напрямки, цілі та завдання розвитку авіації.

Стратегія розвитку авіаційної галузі України спрямована на розширення мережі транспортних комунікацій, збільшення їх завантаженості, покращення синхронності

роботи різних видів транспорту за рахунок значного обсягу фінансування в транспортну галузь. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року визначає основи інвестиційної політики, яка має забезпечити реалізацію завдань, що виникають перед галуззю в умовах зростання попиту на транспортні послуги та активізації процесів інтеграції до європейської транспортної системи. Проте, за даними Державної служби статистики України обсяг капітальних інвестицій до підприємств транспортної галузі у 2016 році склав 18833,3 млн. дол., що на 42,6% або на 13974,6 млн. дол. менше, ніж у 2015 році [65].

Розроблена Транспортна стратегія в авіаційній галузі на період до 2020 визначає пріоритетні напрямки розвитку авіатранспортної галузі у контексті державної підтримки створення і подальшого розвитку умов інтеграції авіатранспортної галузі в систему транс'європейських повітряних мереж, а саме:

- приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами та сприяння концентрації транзитних перевезень пасажирів та вантажів через аеропорти України та створення на базі Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» провідного вузлового термінального району України;
- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, у тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;
- прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2020 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;
- адаптація нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу;
- впровадження процедур обслуговування повітряного руху, передбачених Планом конвергенції та імплементації для України (LCIP) відповідно до Європейського плану конвергенції та імплементації (ECIP) тощо [66].

У 2012 році міністри транспорту країн-членів ЄС ухвалили план зі створення на території ЄС єдиної транспортної системи. План розрахований на строк до 2030 року та враховує модернізацію транспортних мереж країн-членів до 2050 року. В рамках розвитку мереж передбачається облаштування десяти транспортних коридорів.

Створення Єдиного європейського неба відбувається поступово. У червні 2013 року ЄК виступила з ініціативою, що отримала назву Єдине європейське небо 2+ (SES2+). В рамках оновленої версії проекту особливу увагу пропонується приділити розвитку програми SESAR, створенню функціональних авіаційних блоків (FABs) і посилення співпраці між державами-членами. SES 2+ спрямована на прискорення реформування системи контролю за авіаційним трафіком і розвиток супроводжуваних сервісів (аеронавтики, метеорології, навігації комунікацій і контролю). В рамках SES 2+ пропонується також розмежувати операторів, що здійснюють контроль за авіаційним трафіком, передавши ці функції Євроконтролю, і національних регуляторів ринку [67].

Для ефективної роботи щодо адаптації законодавства України до *acquis communautaire* ЄС у сфері цивільної авіації щодо безпеки польотів потрібен системний підхід, який включає в себе комплекс правових та організаційних заходів. Правові засоби включають в себе розроблення та затвердження відповідних нормативно-правових актів, які регулюють процедуру адаптації законодавства України до законодавства ЄС. До організаційних засобів відноситься побудова чіткої інституціональної моделі, кадрове та фінансове забезпечення процесу адаптації.

Можна виділити два елементи приведення нормативно-правових актів України щодо регулювання повітряних перевезень у відповідність до *acquis communautaire* ЄС у сфері цивільної авіації, а саме:

- перегляд чинних нормативно-правових актів в сфері авіації;
- розробка та вдосконалення процедури правової експертизи проектів нормативно-правових актів в частині адаптації їх до актів ЄС.

В процесі адаптації українське законодавство необхідно узгоджувати насамперед з директивами ЄС, зокрема з тими, що визначають технічні стандарти. Законодавство

України щодо авіаційного права розвивалось у відповідності до міжнародних вимог, але в певній мірі воно відображає тільки початок ринкових реформ в Україні. Більше того законодавча практика має свої особливості у тому, що закони не мають прямої дії і їх впровадження та застосування значною мірою залежить від підзаконних актів. Водночас завдяки тому, що українське законодавство базується на міжнародних принципах, воно в значній мірі адаптоване до права ЄС.

Варто забезпечувати комплексну політику щодо розвитку авіаційної галузі в Україні. Завдання держави - забезпечити безпеку польотів, зручність авіаційних послуг для громадян та доходність авіаційної галузі загалом. За умов наближення України до "відкритого неба" з європейськими країнами потрібно розробити та вдосконалити систему заходів безпеки в сфері цивільної авіації з урахуванням досвіду та вимог ЄС. Необхідний контроль за забезпеченням безпеки польотів з боку держави є основоположним, саме тому варто удосконалювати систему регулювання авіаційної діяльності шляхом законодавчого вирішення питання автономності відповідних адміністрацій цивільної авіації.

Також необхідно забезпечувати державу необхідними людськими та фінансовими ресурсами для посилення контролюючих функцій у сфері безпеки польотів. Враховуючи тенденцію, що адміністрації цивільної авіації змушені працювати на виконання своїх повноважень за умов постійного скорочення ресурсів, у зв'язку з чим і виникають проблеми ефективності правового регулювання.

Основними законодавчими актами щодо адаптації норм національного законодавства у сфері цивільної авіації ЄС є наступні:

1. Закон України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" від 18 березня 2004 р. № 1629-IV.
2. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України "Про затвердження рекомендацій "Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу" від 18 лютого 2006 року №153.

3. Угода про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) та їх державами-членами від 16 червня 1994 р.

Варто звернути увагу на прогнозовані перевагами від приєднання України до САП, що подані на рис.3.1.

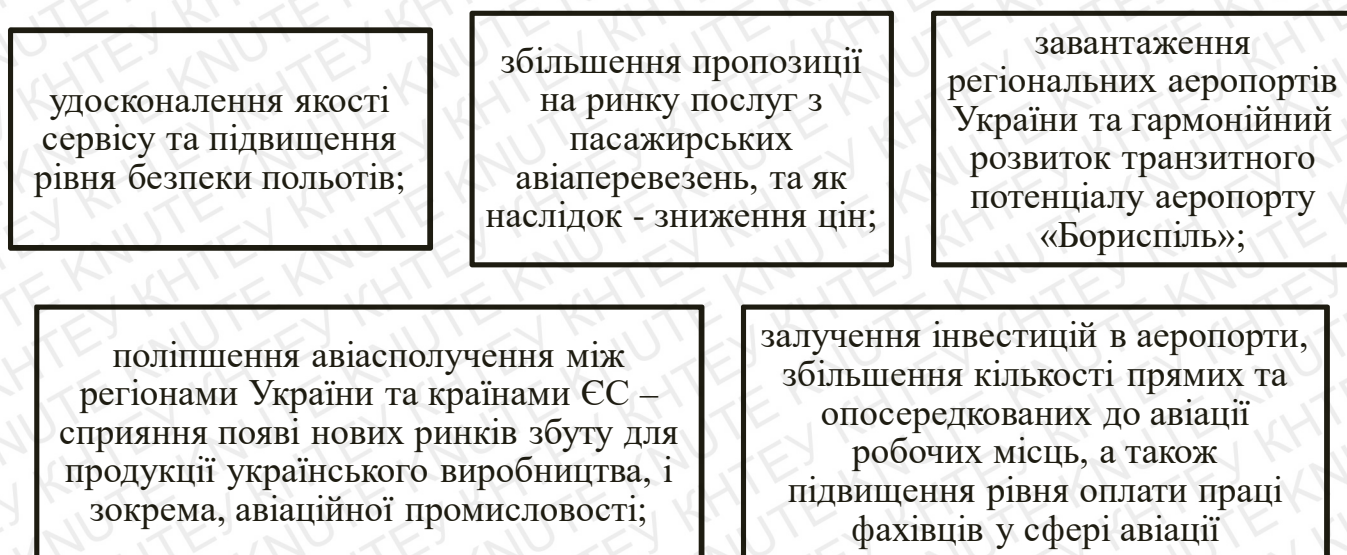


Рис. 3.1. Прогнозовані перевагами від приєднання України до САП

Джерело: складено автором на основі даних [67].

Варто сформувані основні кроки задля реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС:

Перш за все, необхідно створити робочі групи з експертів європейського та національного права, галузевих експертів в сфері авіації та безпосередніх виконавців (варто організувати стажування для них у країнах, які вже мають подібний досвід). Розробка програми адаптації норм ЄС в сфері авіації має здійснюватися водночас з постійними детальними дослідженнями права ЄС, стану права України, рівня його відповідності до ЄС. Дані дослідження мають стати основою для внесення змін до Загальнодержавної програми адаптації, формування планів законопроектних робіт у сфері адаптації.

По-друге, потрібно також залучати в процес розробки програми реформ авіаційної системи відповідно міністерство, центральні органи державної влади, провідних експертів національного і європейського права, спеціалістів в сфері авіації, представників громадськості. Необхідно постійно здійснювати контроль над виконанням поставлених у програмі завдань та періодичний перегляд змісту.

Наступним кроком зумовлює необхідність докорінно змінити методологію та процес планування робіт з адаптації законодавства України в сфері цивільної авіації. Послідовність процесу адаптації у сфері авіації має бути орієнтовно такою, як подано на рис.3.2.

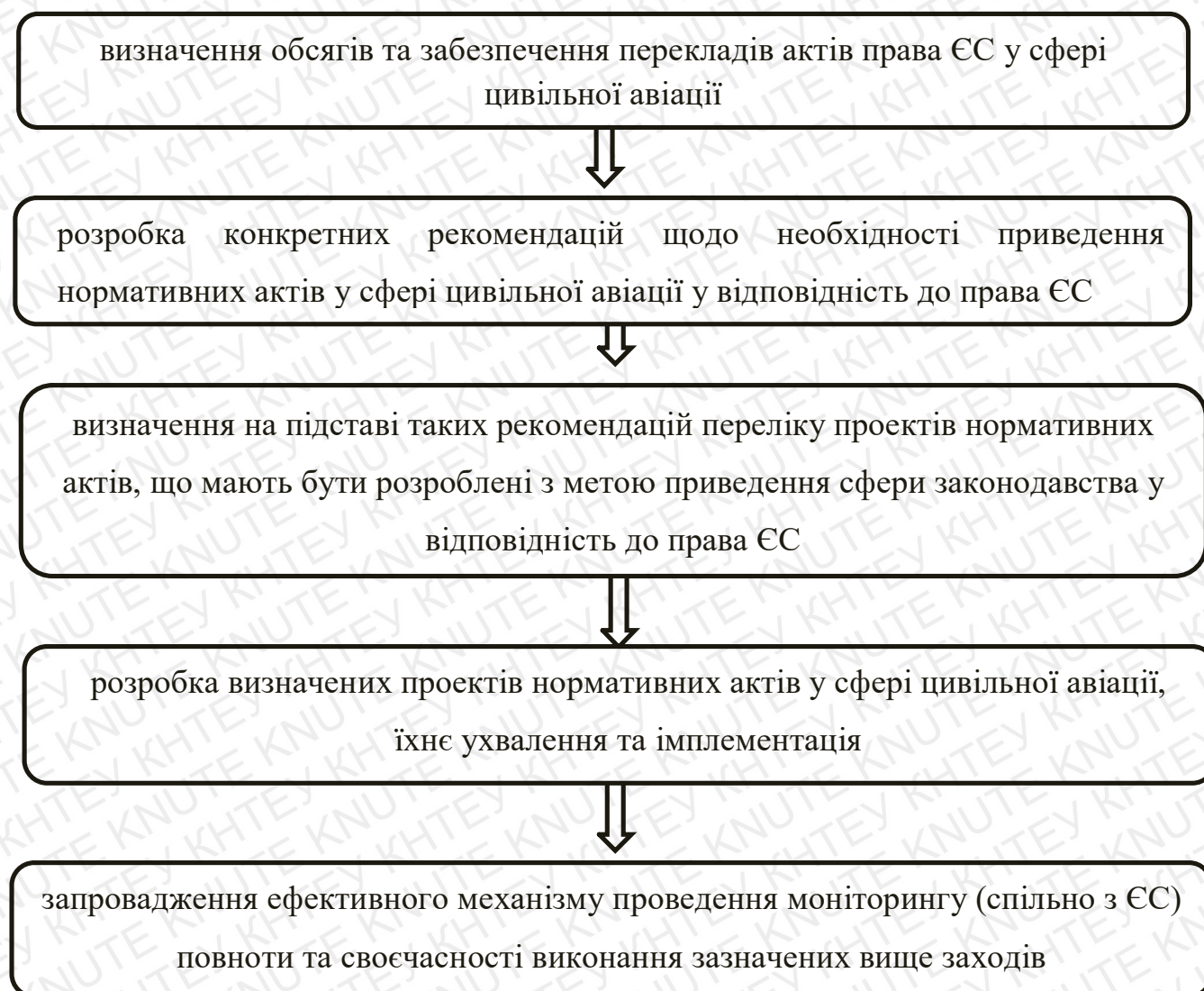


Рис. 3.2. Послідовність процесу адаптації в сфері цивільної авіації

Джерело: складено автором на основі даних [68].

Усі ці етапи мають бути включені до планів робіт з адаптації законодавства.

Четвертим етапом є розробка єдиної обов'язкової термінології права у сфері цивільної авіації ЄС, робота над глосарієм.

Варто зазначити, що ефективність процесу адаптації напряму залежить від кадрового забезпечення. Тут потрібні фахівці належного рівня, які б мали юридичну освіту в сфері європейського права, знання національного права та вільно володіли іноземною мовою, передусім англійською чи французькою.

З метою поліпшення ситуації щодо кадрового забезпечення процесу адаптації Кабінет Міністрів України має вирішити наступні аспекти:

- забезпечити обов'язкове поглиблене вивчення іноземних мов на юридичних факультетах вищих навчальних закладів України;
- запровадити програми професійної підготовки та підвищення кваліфікації державних службовців (у т.ч. суддів) у сфері європейського права та європейської інтеграції;
- створити кафедри і спеціалізації з європейського права у вищих навчальних закладах України, розробити навчальні курси з права ЄС у програмах юридичних факультетів із залученням викладачів провідних європейських вузів;
- розробити програми курсів з поліпшення володіння іноземними мовами державними службовцями;
- залучити Україну до навчальних програм ЄС, які на даний момент передбачені для держав-кандидатів; з цією метою провести з Європейською Комісією необхідні переговори.

З метою активізації співпраці України і ЄС було розроблено і введено в дію низку проектів і програм, що спрямовані на використання потенційних можливостей України та підвищення ефективності взаємодії вітчизняної транспортної галузі з європейською транспортною системою (Додаток А).

Головними проектами для авіатранспортної галузі є:

- Проект Twinning “Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування (ATM / ANS)”.
- Проект Twinning “Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації”.
- Проект Twinning “Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM / ANS)” був введений у роботу 2013 році[68].

Основна мета проектів Twinning – сприяти впровадженню, адаптації норм законодавства та стандартів ЄС в авіаційній галузі України.

Влітку 2016 року стартував проект Twinning “Гармонізація законодавства України в галузі льотної придатності повітряних суден авіації загального призначення та в галузі сертифікації аеропортів України з відповідними нормами та стандартами ЄС та їх впровадження”. Загальною ціллю проекту є підтримка розвитку цивільної авіації України та інтеграції до європейської системи, шляхом гармонізації авіаційних правил України з відповідними актами ЄС та їхнє впровадження в сферах сертифікації аеропортів та льотної придатності повітряних суден і їхніх виробів, запчастин, бортового обладнання, а також сертифікації конструкторських бюро і виробничих об’єднань.

Особливе значення в процесі реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС має інформаційне забезпечення.

Задля ефективної діяльності даного компоненту наступні завдання мають бути вирішені:

- доступ органів державної влади, що залучені до процесу адаптації, до бази даних права ЄС — системи CELEX;
- створення комп’ютерної бази даних документації Європейського Союзу, перекладеної українською мовою, яка має включати передусім правові акти ЄС у

пріоритетних сферах адаптації, забезпечення публікації ключових джерел права ЄС українською мовою;

- розробка та запровадження єдиних вимог до перекладів актів ЄС, створення централізованої системи перекладів;
- організація роботи з порівняльно-правового дослідження процесів уніфікації та гармонізації права в державах-членах Європейського Союзу та державах Центральної та Східної Європи, що є кандидатами у члени Європейського Союзу.

Україні також варто подбати про фінансове та матеріально-технічне забезпечення адаптації законодавства, адже однією з основних перешкод реалізації державної політики у сфері європейської інтеграції залишається неналежний рівень фінансування.

Для вдосконалення фінансового та матеріально-технічного забезпечення процесу адаптації Кабінет Міністрів України має вжити таких заходів:

- збільшити обсяги бюджетного фінансування процесу адаптації законодавства в сфері цивільної авіації, а у подальшому - системи права;
- змінити схему фінансування, що зробить неможливим застосування внутрішнього перерозподілу коштів та фінансування робіт з адаптації законодавства за залишковим принципом. Для цього при підготовці та ухваленні проектів Державного бюджету необхідно щорічно враховувати видатки на забезпечення виконання заходів, пов'язаних з адаптацією законодавства України до права ЄС окремо;
- реальні матеріально-технічні та фінансові потреби на адаптацію у сфері цивільної авіації мають бути розраховані під час розробки Загальнодержавної програми адаптації;
- забезпечити проведення переговорів з ЄС щодо надання Україні технічної допомоги кількісно та якісно нового рівня, використовуючи позитивний досвід співробітництва країн-кандидатів на вступ до ЄС та країн-членів.

З метою удосконалення механізмів адаптації законодавства України у сфері цивільної авіації до ЄС необхідно вжити наступні заходи у сфері інституційного та нормативного забезпечення процесу, що подані в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

**Проблемні аспекти підписання Угоди про спільний авіаційний простір
України з ЄС**

| Виконавець | Заходи забезпечення процесу |
|---|--|
| Інституційного сфера | |
| Верховна Рада України | запровадити механізм обов'язкової перевірки на відповідність праву ЄС усіх проектів законодавчих актів, поданих на розгляд, шляхом внесення відповідних змін до регламенту Верховної Ради України; |
| Верховна Рада України та Кабінет Міністрів України | спільно визначити та запровадити ефективний механізм координації своїх дій у процесі адаптації національного законодавства у сфері цивільної авіації до права ЄС; |
| Верховний Суд України | підготувати і надати судам загальної юрисдикції роз'яснення питань, пов'язаних з необхідністю та практикою прямого застосування під час розгляду справ Європейської Конвенції про захист прав і основних свобод людини у світлі судової практики Європейського Суду з прав людини; |
| Кабінет Міністрів України разом з Верховним Судом України та вищими спеціалізованими судами | розглянути питання щодо участі та ролі судової влади у процесі адаптації законодавства України до права ЄС; |

| Сфера нормативного забезпечення | |
|---------------------------------|--|
| Кабінету Міністрів України | необхідно вжити заходів щодо перегляду, вдосконалення та систематизації нормативних актів у сфері цивільної авіації, що стосуються регулювання процесу адаптації; розпочати переговорний процес з Європейською Комісією щодо розробки Білої книги безпосередньо для України; |
| органам державної влади | взяти до уваги позитивний досвід країн, що запрошені до вступу до ЄС, під час розробки Загальнодержавної програми, а також рекомендації Європейської Комісії, викладені в Білій книзі, схваленій Європейською Радою у червні 1995 р. |

Джерело: складено автором на основі даних [69].

Інтеграція транспортної системи України до єдиної транспортної системи ЄС є одним з ключових напрямів розвитку. З початку реалізації зовнішньої політики добросусідства ЄС, Україна була першою державою, яку відвідали представники Європейської комісії з метою проведення переговорів щодо спільного плану дій. Найбільш перспективним напрямом реалізації транспортної стратегії України є інтеграція авіаційної мережі до європейського повітряного простору та авіаційної мережі ЄС. Інтеграційні процеси в Україні відбуваються досить повільно.

Проте, не зважаючи на достатньо широкий спектр охоплення існуючих стратегій та планів інтеграції, транспортна політика України взагалі не враховує необхідності модернізації та вирішення проблем відносно покращення рівня безпеки пасажирських та вантажних авіаційних перевезень у процесі входження до повітряного простору ЄС.

Отже, ми повинні усвідомити, що фактично лише від України залежить успішність і ефективність процесу реформування та адаптації законодавства, зокрема і в сфері авіації. Формування нової ефективної системи норм в галузі цивільної авіації України є тривалим суспільним процесом, що органічно пов'язаний зі змінами у інших сферах. Штучно прискорити цей процес досить важко, але потрібно створити йому режим найбільшого сприяння, оскільки адаптація законодавства України, а в

перспективі всієї її правової системи до норм і стандартів Європейського Союзу є обов'язковою передумовою успішної реалізації європейських прагнень України. Розуміння важливості та складності цього процесу, конструктивне співробітництво всіх гілок влади, вдале врахування та застосування підходів, методів та досвіду країн-кандидатів на вступ до ЄС, ефективне використання технічної допомоги ЄС — запорукою втілення процесу реформування українського законодавства у сфері цивільної авіації до ЄС.

3.2. Інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС

Необхідною умовою запровадження сучасного підходу до управління авіаційною сферою України є розроблення нових нормативно-правових актів, удосконалення державної політики в галузі регулювання повітряних перевезень в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС.

Законодавче закріплення європейського вектору розвитку цивільної авіації в Україні склало основу підготовки Угоди про спільний авіаційний простір, проект якої було парафовано в 2013 році. Відповідно до цього Україна інкорпорує у своє законодавство *acquis communautaire* ЄС в сфері цивільної авіації, ефективно імплементує європейські вимоги та стандарти авіаційної галузі, співпрацює у галузі організації повітряного руху. Наша держава забезпечує поширення Єдиного європейського неба задля підвищення чинних стандартів з безпеки польотів та загальної ефективності повітряного руху в Європі, оптимізації пропускнуєї спроможності авіаційного руху, зведення до мінімуму затримок та підвищення ефективності з точки зору охорони навколишнього середовища.

З економічної та політичної точки зору, введення зовнішнього політики в галузі авіації підкріплюється бажанням з боку ЄС рухатися в напрямку більшої гнучкості, відкритості і послідовності в галузі міжнародної цивільної авіації, заснованої на

двосторонній і багатосторонній основі. Зокрема, це включає в себе забезпечення того, щоб угоди розробляються не тільки між державами - членами ЄС та третіми країнами, але коли це доцільно між ЄС та третіми країнами, на основі подвійного і неподільного порядку денного.

Відповідно до авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року авіаційному транспорту на сьогодні притаманні наступні світові тенденції:

- висока технологічна складність транспортних засобів та ергономічність, розвиток інтелектуальних транспортних систем, застосування інформаційних та електронних технологій, засобів супутникової навігації;
- підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, посилення заходів захисту авіації від актів незаконного втручання;
- розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту;
- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;
- зростання ролі «лоу-кост» авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
- підвищення доступності авіаперевезень для населення, розвиток міжнародного авіатуризму, міграція трудових ресурсів у більш віддалені регіони світу [70].

Мета угоди про Спільний Авіаційний Простір – це поступове впровадження в законодавство України більше 60 норм та директив ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху тощо. Після цього авіаперевізники України матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між будь-яким пунктом в ЄС, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Відповідно авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС усіх сертифікатів, що

видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху [71].

В цілому Угода про САП передбачає скасування кількісних і часових обмежень для авіакомпаній третьої країни-учасниці угоди і ЄС на здійснення рейсів між будь-якими аеропортами сторін. Це дозволить третій країні-учасниці стати повноцінним партнером ЄС в авіації і значно інтегрує її в загальноєвропейський авіаційний ринок.

На шляху інтеграції до європейського повітряного простору важливим моментом є офіційне членство України з 2004 року в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі). Її цілі - підвищення безпеки повітряного руху, збільшення пропускної спроможності повітряного простору, зменшення затримок повітряного руху, підвищення економічної ефективності системи організації повітряного руху та мінімізація негативного впливу авіації на навколишнє середовище.

Україною було сформовано провідні шляхи реалізації інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС, які ретельно втілюються д виконання в умовах Транспортної Стратегії України. Зокрема, варто зупинитись на розгляді найголовніших з них:

1) консолідація зусиль державних органів щодо завершення підписання та повноцінна імплементація Угоди про спільний авіаційний простір (САП) з ЄС, в тому числі відносно інкорпорування авіаційного законодавства ЄС в законодавчу систему України;

2) виконання Угоди про асоціацію з ЄС в частині активізації двосторонніх перемовин з країнами ЄС щодо повної лібералізації авіаперевезень (принцип «Відкрите Небо») з Україною, незалежно від статусу Угоди про САП з ЄС;

3) розробка та прийняття актів національного законодавства України, з метою впровадження положень регламентів та директив ЄС у сфері цивільної авіації, що підлягають інкорпоруванню в законодавство України, визначених в Додатку №1 до парафованої Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС;

- 4) приведення нормативно-правових актів в сфері авіаційного транспорту у відповідність до вимог та норм авіаційного законодавства ЄС;
- 5) прийняття нормативно-правових актів щодо створення умов для недискримінаційної відкритої конкуренції на авіатранспортному ринку відповідно до вимог законодавства ЄС, гарантування авіаперевізникам, постачальникам та заправникам авіапалива рівноправного, відкритого та прозорого доступу до ринку авіапослуг та транспортної інфраструктури та інші [72].

Загалом в системі державного регулювання важливе значення будуть відігравати національні відповідні органи влади щодо видачі ліцензій, сертифікатів та інших дозвільних документів щодо доступу до надання послуг повітряного перевезення. Однак така діяльність буде здійснюватися під чітким контролем Європейського Агенства з авіа безпеки. Хоча в угоді і передбачається принцип взаємного визнання дозвільних документів та надається вільний доступ до ринків авіа послуг, контроль за державним регулюванням буде здійснюватися наднаціональними органами. Слід відмітити, що перед третьою країною буде стояти завдання щодо імплементації в національне законодавство норм та принципів єдиного європейського неба. Так, зокрема в Угоді про САП з Україною передбачений окремий додаток із переліком актів права Євросоюзу, які мають бути імплементовані в українське законодавство (Додаток Б)[73].

Наступною зміною в системі державного регулюванні буде відігравати інституційний механізм, створений в угоді про САП. Такий механізм представлений Спільним комітетом, який вправі приймати рекомендації та рішення, які торкаються питань імплементації та адміністрування угоди. Важливо відмітити, що рішення Спільного Комітету, який складається з представників сторін, стають обов'язковими для сторін. Спільний Комітет має досить широкі повноваження не тільки в сфері слідкування за імплементацією положень угоди, а й вправі вносити зміни до додатків, фактично регулюючи об'єм правових актів, які мають імплементовані.

Повноваження Спільного комітету також стосуються надання дозвільного характеру надання прав власності надавачів послуг з повітряного перевезення сторін

(як це передбачено наприклад у статті 6 угоди з Грузією, або в ст. 20 в угоді з Україною). Крім того, він вправі вирішувати питання щодо проведення інвестування в сфері цивільної авіації. Іншими словами, в системі органів державного регулювання сфери цивільної авіації угода про САП передбачає введення нового за формою та юридичною природою спільного органу, рішення якого стають обов'язковими для сторін [74].

В рамках правового забезпечення реалізації напрямів інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС спостерігаємо виконання наступних кроків, що наведені в табл. 3.3.

Таблиця 3.2

Напрямки інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи

| Етап | Сутність реалізації |
|------|--|
| 1 | імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає активізацію процесів зближення та взаємозв'язку національних господарств та відповідних механізмів регулювання економічних, соціальних та політичних відносин країн; |
| 2 | формування робочих груп з посадових осіб та підрозділів на всіх рівнях управління державою з метою забезпечення реалізації стратегії інтеграції транспортної політики України з транспортною політикою ЄС за рахунок встановлення прямих контактів між міністерствами, експертними комісіями та робочими групами різних держав |
| 3 | створення механізмів приведення проектів нормативно-правових актів України відповідно до норм ЄС; |
| 4 | приведення загальних стандартів функціонування авіаційної мережі |

| |
|---|
| <p>України до єдиних стандартів ЄС. Глобалізація світової економічної системи, уніфікація національних принципів політики міжнародних відносин на основі відповідних конвенцій та угод, посилення тенденції до збільшення пасажирських та вантажних потоків України до країн-членів ЄС та потенційна взаємовигідність створення єдиного повітряного простору є важливими факторами, що стимулюють економічну інтеграцію авіаційних мереж.</p> |
|---|

Джерело: складено автором на основі даних [74].

Отже, кінцевим результатом (4-м етапом) даної інтеграції є лібералізація перевезень та синхронне відкриття національних ринків України та держав-членів ЄС.

Українська держава активно працює над інтеграцією до Європейської спільної авіаційної зони і безвідносно до укладання Угоди про Спільний авіаційний простір Державіаслужба здійснює на постійній двосторонній основі відповідну роботу з авіаційними службами країн-членів ЄС.

Варто звернути увагу на те, що 10 липня 2018 року у м. Страсбург (Франція) відбулася зустріч між Президентом Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) Олумуївом Бенард Аліу і Генеральним Секретарем ІСАО Фан Лю.

Міністр інфраструктури України Володимир Омелян зазначає: “Міністерство лібералізує ринок авіатранспортних послуг і приводить вітчизняну нормативно-правову базу у сфері авіації у відповідність з європейським законодавством. Ми робимо все можливе для розширення регулярного повітряного сполучення з країнами ЄС в частині зняття обмежень щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів відправлення/призначення, а також кількості рейсів. Завдяки спільним зусиллям кількість авіарейсів і пасажиропотік у сполученні Україна – ЄС постійно зростають і наразі європейський напрямок польотів є головним”. Він також зауважив, що з деякими європейськими країнами вже є домовленості щодо розширення авіасполучення. Зокрема, заплановано збільшення кількості рейсів за основними маршрутами до Німеччини: Київ – Берлін, Київ – Франкфурт, Київ – Мюнхен з 28 до

52 рейсів на тиждень (сукупно за трьома вищезазначеними маршрутами) для кожної сторони [75].

Для розвитку ще більш ефективної співпраці з Міжнародною організацією цивільної авіації Україна планує висунути свого кандидата до Ради ІКАО на виборах, що відбудуться у 2019 року.

У повній підтримці прагнення України якомога скоріше інтегруватися до Європейської спільної авіаційної зони запевнив Генеральний Директор з питань мобільності та транспорту Європейської Комісії Хенрік Хололей, з яким Володимир Омелян провів двосторонню зустріч у рамках участі в 36-ій Пленарній сесії Європейській конференції цивільної авіації. Хенрік Хололей повідомив, що країни ЄС налаштовані підтримувати наміри України щодо зняття існуючих обмежень під час здійснення регулярного повітряного сполучення на двосторонній основі з кожною країною ЄС.

Варто зазначити, що останні 2 роки в Україні відбувається справжній авіаційний бум. Пасажиропотік зростає досить швидко, тому авіакомпанії навіть іноді не встигають задовольняти попит. Україна неодмінно стане частиною Єдиного неба Європи, адже набуває європейських стандартів роботи в сфері авіації. Сторони обговорили підсумки саміту Україна-ЄС, серед пріоритетних питань якого були саме інфраструктурні проекти.

Єврокомісія спільно з Міністерством інфраструктури України працюватиме над транспортними пріоритетами, на реалізацію яких буде залучено як кредитну, так і грантову допомогу. Окреме питання в переговорах посідала тематика підтримки Центру транспортних інновацій зі сторони Брюсселю.

Сторони розпочали підготовку до другого засідання Транспортного діалогу високого рівня, що запланований на перший квартал 2019 р в Брюсселі і важливою складовою якого стане інфраструктурний бізнес-форум.

Інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС, зокрема виконання норм Угоди про САП дає можливість Україні підвищити свої конкурентні позиції на

міжнародному ринку і здійснює вплив на різні сфери, детальний зміст та аналіз яких поданий в табл.3.3.

Таблиця 3.3

Напрямки інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської

| Галузь впливу | Сутність положень та нововведень |
|----------------------|---|
| державне регулювання | <ul style="list-style-type: none"> — введення нового за формою та юридичною природою спільного органу, рішення якого стають обов'язковими для сторін; — відповідний національний орган України включається до складу Комітету Єдиного неба в якості спостерігача; |
| авіабудування | <ul style="list-style-type: none"> — заснування та розвиток спільних проектів щодо ефективного розвитку авіабудівної галузі, включаючи її інфраструктуру, технічну співпрацю щодо імплементації стандартів ЄС, розвитку потужних можливостей для виробників, включаючи розвиток інвестування(ст. 12); |
| авіаперевезення | <ul style="list-style-type: none"> — об'єднання авіатранспортних ринків України і ЄС через процес лібералізації ринків, зняття бар'єрів; — розвиток транзитного потенціалу України, сприяння інтеграції до європейських авіаційних структури, зміцнення авторитету на міжнародному рівні; |
| авіапасажирів | <ul style="list-style-type: none"> — ціни на авіаперевезення понижаються у зв'язку із збільшенням конкуренції на ринку. Тарифи на внутрішні перевезення зменшуються в кілька разів, а на міжнародні - в 2р; — недискримінаційне ціноутворення на засадах добросовісної конкуренції, що також зумовить зменшення тарифів на авіаперевезення; |
| управління | <ul style="list-style-type: none"> — проведення періодичних консультацій в рамках Спільного |

| | |
|--|---|
| повітряним простором | комітету щодо ходу адаптації українського законодавства; — взаємне визнання сертифікатів, виданих відповідними національними органами на підставі рішення Спільного комітету згідно Регламенту 216/2008; |
| система захисту довкілля у цивільній авіації | — ефективне глобальне, регіональне, національне та місцеве управління націлене на мінімізацію впливу цивільної авіації на навколишнє середовище; — важливість спільної роботи щодо розгляду впливу авіації на довкілля з метою забезпечення того, щоб будь-які пом'якшувальні заходи повністю узгоджувалися з цілями цієї Угоди; |
| система комп'ютерного бронювання квитків | — імплементація положень Регламенту 80/2009 щодо створення системи комп'ютерного резервування квитків та надання вільного доступу до таких систем на ринках сторін мають бути проведено протягом другого перехідного періоду, рішення по якому буде прийматися Спільним Комітетом. |

Джерело: складено автором на основі даних [76].

В результаті укладання Угоди про САП між ЄС та Україною та набуття чинності нею створюється так звана зона вільної торгівлі послугами з повітряного перевезення пасажирів та вантажів. При чому вона є настільки широкою, що передбачає фактичне поєднання ринків повітряних перевезень в рамках заснованого спільного авіаційного простору ЄС та інших залучених третіх країн.

На підставі проведеного дослідження варто зупинитися на основних висновках, які можуть стати результатами для різних учасників ринку повітряних перевезень.

По-перше, для перевізників після укладання Угоди про САП відкривається можливість здійснювати авіаперевезення в усі держави – члени ЄС без обмежень; та можливість конкурування авіакомпаній на європейському просторі. Разом із тим, буде спостерігатися збільшення цінової конкуренції на ринку; збільшення витрат на забезпечення стандартів безпеки; зменшення прибутку авіакомпаній через зниження

цін на авіаквитки; зменшення прибутку авіакомпаній через виплату компенсацій; неочікуваний процес у конкурентній боротьбі.

По-друге, для розбудови інфраструктури повітряного транспорту відкриваються можливості стимулювання оновлення та будівництва нових терміналів; що призведе до зростання ролі України як транзитної держави; оновлення регіональних аеропортів та аеродромів, зручних для використання бюджетними чартерними авіарейсами. Разом із тим, аеропорти можуть зіткнутися із такими складнощами як затримка рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування; збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю; знижений рівень безпеки перевезення багажу.

По-третє, в цілях розбудови авіа будівництва Угода про САП відриває можливості виходу на нові ринки збуту товарів за рахунок сертифікації української продукції в ЄС; необхідність підвищення якості продукції для поліпшення її конкурентоспроможності. При цьому можуть спостерігатися такі ризики, як збільшення цін на продукцію у зв'язку з вищими виробничими стандартами; висока конкуренція на ринку Європи.

По-четверте, сектор аеронавігаційних послуг явно буде відчувати збільшення прибутку від зборів за використання повітряного простору України. При одночасному надмірному завантаженості у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів; неналежному обслуговуванні рейсів над повітряним простором України; та застарілості аеронавігаційного обладнання.

Й насамкінець, для споживачів, для пасажирів укладання Угоди про САП зумовить забезпечення європейських стандартів безпеки польотів; забезпечення європейського рівня обслуговування пасажирів; збільшення кількості рейсів і маршрутів; розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.

Отже, можемо спостерігати процес інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації до *acquis communautaire* ЄС. Запорукою успіху даного процесу є реалізація запропонованих напрямків розвитку, що були запропоновані у даній науковій роботі. Саме позитивне налаштування та максимум зусиль матимуть швидкий та ефективний результат.

Висновки до розділу 3

Отже, провідним завданням України у сфері авіації залишається укладення Повномасштабної авіаційної Угоди, що значним чином сприятиме створенню правової основи більш ефективного функціонування повітряних перевізників як Європи, так і України.

Вдосконалення правового регулювання в транспортній галузі з урахуванням аналізу чинного законодавства слід проводити, зокрема в напрямку адаптації законодавства України, що стосується діяльності цивільної авіації, до стандартів ЄС.

Варто зазначити, що фактично лише від України залежить успішність і ефективність процесу реформування та адаптації законодавства, зокрема і в сфері авіації. Формування нової ефективної системи норм в галузі цивільної авіації України є тривалим суспільним процесом, що органічно пов'язаний зі змінами у інших сферах. Штучно прискорити цей процес досить важко, але потрібно створити йому режим найбільшого сприяння, оскільки адаптація законодавства України, а в перспективі всієї її правової системи до норм і стандартів Європейського Союзу є обов'язковою передумовою успішної реалізації європейських прагнень України.

Україною було сформовано провідні шляхи реалізації інтеграція авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації *acquis communautaire* ЄС, які ретельно втілюються д виконання в умовах Транспортної Стратегії України.

Українська держава активно працює над інтеграцією до Європейської спільної авіаційної зони і безвідносно до укладання Угоди про Спільний авіаційний простір Державіаслужба здійснює на постійній двосторонній основі відповідну роботу з авіаційними службами країн-членів ЄС.

ВИСНОВКИ

У магістерській роботі здійснено теоретичне узагальнення, обґрунтування значущості ролі авіаційної галузі, як однієї з ключових галузей країн Європейського Союзу, в тому числі й України, розглянуто історичні аспекти та склад *acquis communautaire* ЄС; визначено основні правові засади створення Спільного авіаційного простору Євросоюзу; розглянуто особливості створення та реалізації проекту Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, перспективи розвитку та напрями модернізації нормативної бази України в сфері авіації в умовах співробітництва з ЄС. Результати проведеного дослідження дали змогу зробити наступні висновки.

1. Головною особливістю забезпечення правового регулювання Євросоюзу є те, що його основу складає *acquis communautaire*, так званий "спільний доробок". Особливе значення даної концепції виявляється в тому, що вона забезпечує гомогенність законодавчої системи ЄС, оскільки базовою ідеєю є неможливість зміни компонентів *acquis* у процесі взаємодії та співробітництва з іншими суб'єктами в галузі міжнародного права. *Acquis communautaire* - це накопичене законодавство та обов'язки Європейського Союзу, що почало формуватися з 1958 року. Воно охоплює всі договори та закони ЄС, декларації та резолюції, міжнародні угоди та рішення суду. Також включає заходи, які уряди ЄС організують разом у сферах свободи, юстиції, спільної зовнішньої політики та політики безпеки.

2. Формування єдиного європейського повітряного простору було розпочато в 1978р., коли Рада Європи сформувала перелік наступних пріоритетних напрямів у сфері повітряних перевезень: реалізація свобод економічної діяльності в сфері повітряного транспорту, лібералізація вантажних авіаперевезень, визнання дипломів про кваліфікацію авіаційного персоналу, поліпшення регіонального авіасполучення, надання допомоги при виникненні аварійних авіаційних подій, гармонізація норм льотної придатності, умов праці, а також технічних стандартів повітряного транспорту. Формування єдиного ринку Євросоюзу щодо внутрішніх справ стало

визначальним пунктом у загальній транспортній політиці, оскільки ліквідація кордонів й інші заходи лібералізації, дали можливість задовольнити зростаючий попит на транспортні перевезення.

3. Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є природно міжнародним видом транспорту та поєднується з повітряним простором інших держав. У сфері повітряного транспорту досить яскраво демонструється гармонійне поєднання міжнародно-правового та наднаціонального рівнів правового регулювання. Загальні правила становлять основу системи авіаційної безпеки ЄС. У 2002 році ЄС прийняв перший комплекс правил авіаційної безпеки на основі Регламенту №1592/2002, який також створив Європейське агентство авіаційної безпеки (EASA), як головний елемент авіаційної безпеки. В рамках Євросоюзу діють й інші органи та установи, створені окремими актами та угодами між ЄС та третіми країнами. Так, Регламент Ради 219/2007 заснував Спільне підприємство для запровадження нової генерації європейської системи управління повітряним рухом (SESAR).

4. Приєднання України до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію сприяє розвитку і вдосконаленню бази для національних норм, встановивши принцип визнання державного суверенітету. Державне регулювання авіаційних перевезень здійснюється органами, що встановлюють їх порядок, та реалізують державну політику в сфері авіаційних перевезень. Управління авіаційним сектором України здійснює Державна авіаційна адміністрація України.

5. Одним з пріоритетних напрямів державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору. Співробітництво в галузі організації повітряного руху спрямоване на координацію процесів планування і управління потоками повітряного руху та проведення заходів підвищення пропускної здатності міжнародних повітряних трас держав-учасників майбутнього Спільного авіаційного простору. Прагнення України стати повноправним членом Європейського Союзу вимагає ефективного, якісно нового розвитку авіатранспортної галузі. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в

ринок ЄС згідно з його стандартами. З метою впровадження системи “Єдиного європейського неба” в Україні приведено у відповідність до стандартів ЄС систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі центри авіа управління. Загальну мету співробітництва України з ЄС в галузі транспорту сформовано в ст. 64 Угоди про партнерство та співробітництво. Це створює умови для використання досвіду транспортної політики ЄС.

6. Наразі існують як зовнішні, так і внутрішні проблеми, що гальмують формування єдиного авіаринку України з ЄС. Головними внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести з проблему очікуваного виходу Великої Британії з ЄС.

7. Приєднання України до авіаційного простору ЄС призведе до відчутних переваг: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіап перевезень і, як наслідок, зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну інфраструктуру. "Відкрите небо" з ЄС – імпульс для розвитку регіональних аеропортів, пасажирських та вантажних перевезень, що має наповнити літаками небо над Україною. Варто підсумувати, що підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань України.

8. Українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні програми “Єдиного європейського неба” приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі. Прагнення України стати повноправним членом Європейського Союзу вимагає ефективного, якісно нового розвитку авіатранспортної галузі. Ця галузь повинна розвиватися прискореними темпами з

метою сприяння швидкому економічному розвитку країни з урахуванням загальнонаціональних потреб та інтересів. Українська держава активно працює над інтеграцією до Європейської спільної авіаційної зони і безвідносно до укладання Угоди про Спільний авіаційний простір Державіаслужба здійснює на постійній двосторонній основі відповідну роботу з авіаційними службами країн-членів ЄС.

Отже, можемо спостерігати процес інтеграції авіаційної галузі України до загальноєвропейської транспортної системи в умовах адаптації до *acquis communautaire* ЄС. Запорукою успіху даного процесу є реалізація запропонованих напрямків розвитку, що були запропоновані у даній науковій роботі. Саме позитивне налаштування та максимум зусиль матимуть швидкий та ефективний результат.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Eppink D.-J. Life of a European Mandarin: Inside the Commission. Tielt, Belgium: Lannoo, 2007. P. 20–31.
2. Волес В. Творення політики в Європейському Союзі / В. Волес, Г. Волес; пер. з англ. Р. Ткачук.–К.: Вид-во Соломії Павличко “Основи”. 2004. –2004. – 871с.
3. Treaty on European Union // Official Journal [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurlex.europa.eu/en/treaties/dat/11992M/htm/11992M.html>
4. Амстердамський договір про Європейський Союз (1997 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://europa.eu.int/comm/external_relations/ukraine/intro/ip04_1477.htm
5. Delcourt C. The Acquis Communautaire: Has the Concept Had Its Day // Common Market Law Review. — 2001. — Vol. 38. — P. 829—870.
6. Wiener A. The Embedded Acquis Communautaire: Transmission Belt and Prism of New Governance // European Law Journal. — 1998. — Vol.4— № 3.- P. 294-315.
7. Будущее Европейского Союза. [Електронний ресурс].–Режим доступу: http://eulaw.edu.ru/documents/legislation/dekl_zaiav/laaken.htm
8. Європейське врядування. Біла книга. Брюссель, 25.07.2011, №428 остаточна редакція. – Режим доступу: http://www.pravo.org/ua/files/konstutyc/WHITE_BOOK_UKR_REV.pdf
9. Договір про заснування європейської спільноти// Конституційні акти Європейського Союзу: Ч. I; упоряд. Г. Друзенко; за заг. ред. Т.Качки. – К.: Вид-во Юстиніан, 2005. – С. 45–183.
10. Nicolaides P., Voean S.R., Guide to the Enlargement of the European Union (ii). A Review of the Process, Negotiations, Policy Reforms and Enforcement Capacity, (Maastricht, European Institute of Public Administration. 2009).
11. Regulation №1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009//Official Journal of the European Union, L 300, P.34-50, 14.11.2009.

12. Aviation: Benefits Beyond Borders 2014 Report. [Електронний ресурс] // Air Transport Action Group, April 2014. – Режим доступу: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf
13. Кавешников Н. Лиссабонський договір: як змінюється Європейський Союз/ Н. Кавешников. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.perspektivy.info/oykumena/europe/>
14. Зуєв В. Н. Механізм прийняття рішень в ЄС– універсальний інструмент примирення інтересів / В. Н. Зуєв // Вестн. Міжнародних організацій. – 2008. – № 3 (18). – С. 13–23.
15. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>
16. Грицяк І. Європейське управління: теоретико-методологічні засади: монографія / І. Я. Грицяк – К.: К.І.С., 2006. – 398 с.
17. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України / Джобулда Ю.П. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>
18. Шелухін М.Л. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл./ М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнівецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.
19. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. – К. : НАДУ, 2010.– 820 с.
20. Водоласкова К. Ю. Вплив державних закупівель на подальший розвиток авіаційної галузі в Україні в контексті Європейської інтеграції [Електронний ресурс] / К. Ю. Водоласкова // Наше право. - 2013. - № 3. - С. 172-176. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nashp_2013_3_32.
21. L'Europe cherche a moderniser la gestion du trafic aerien// Ministere des affaires etrangeres de la Republique de Lituanie. – 17 Sept 2013.[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eu2013.lt/fr/news/communiqués-de-presse/leurope-cherche-a-moderniser-la-gestion-du-traffic-aerien>

22. Новик В.С. Світовий досвід організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. 2012. - Економічні науки. - Випуск III (47). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/novyk.htm. - Назва з екрану.

23. Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89 // OJ L 35, 4.2.2009, p. 47–55

24. Чижук Ю.Н. Перспективы решения ключевых проблем совершенствования международной транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий на мировом уровне / Чижук Ю.Н. // Экономические науки. – 2014. – № 2(111). – С. 123-127.

25. Суханов Е.А. Гражданское право: В 4 т. Том 4: Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению «Юриспруденция» / отв. ред. – Е. А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер. 2008. – 755с.;

26. Speciale Raymond C. Fundamentals of Aviation Law. Publisher: McGraw-Hill Companies, Inc., New York, NY 2006, ISBN-13: 9780071458672. – 357 p.;

27. Дорофеева Х.М. Теоретичні основи формування транспортних мереж /Х.М. Дорофеева // Дні науки – 2015: матеріали XI міжнар. наук.-практич.конференції (м. Прага, 27.03.2015-05.04.2015). – Прага: видавничий дім«Education and Science», 2015. – С. 96-97.

28. Европейский Союз: факты и комментарии. (Электронное издание) [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.edc-aes.ru/site/ru/union/archive.html>.

29. Єдине небо Європи. - Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Єдине_небо_Європи

30. Eurostat Press Release of 19 January 2007 2 Memo "European aviation: Even safer by 2010", European Commission, Directorate General for Energy and Transport, retrievable at: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/safety/doc/2005_11_16/2005_11_16_memo_en.pdf

31. Голяк Ю. Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку [Електронний

ресурс] / Ю. Б. Голляк // Актуальні проблеми економіки. - 2014. - № 4. - С. 125-130. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2014_4_16.

32. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>

33. Офіційний сайт Міжнародної організації повітряного простору- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/organizatsiya-povitryanogo-ruhu-atm/organizatsiya-povitryanogo-prostoru/upravlinnya-vikoristannyam-povitryanogo-prostoru/>

34. Сайт офіційного вісника авіаційного транспорту України - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/pro-sluzhbu/>

35. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://proukraine.net.ua/?page_id=451

36. Демченко Д. О. Удосконалення механізмів державного регулювання авіаційних перевезень в Україні : автореф. дис. канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / Д. О. Демченко; Акад. муніцип. упр. - Київ, 2014. - 20 с.

37. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : наказ М-ва інфраструктури України від 30.11.2012 № 735// Офіц. вісн. України. – 2013. – № 4. – Ст. 136.

38. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>

39. Марінцева К.В. Класифікація методів державного регулювання міжнародних авіаційних перевезень // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип.17. С. 230-236.

40. Нові правила повітряних перевезень пасажирів і багажу в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/ukr/news/>

41. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2011. – № 48–49. – ст. 95.

42. Діковська І. А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: теоретичні та практичні аспекти: автореф. дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І. А. Діковська. – К., 2014.

43. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2011. – № 48–49. – ст. 536.

44. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://urist-ua.net/кодекси/повітряний_кодекс_україни/

45. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – С. 66 (102 с.)

46. План розвитку єдиного європейського простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Біла книга – Транспорт. [Електронний ресурс] // Режим доступу : http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.

47. Прогресу в переговорах про відкрите небо між Україною та ЄС немає ipress.ua. 27.09.2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ipress.ua/news/progresu_v_peregovorah_pro_vidkryte_nebo_mizh_ukrainoyu_ta_yes_nemaie_8671.html

48. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://cstei.lviv.ua/ua/item/432>

49. Закон Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/88-2017-%D1%80>

50. УНІАН [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://economics.unian.ua/transport/10015904-vidkrite-nebo-z-yevropoyu-pidpishut-pislyavihodu-britaniji-z-yes-omelyan.html>

51. Авіатранспортний маркетинг та аналіз кон'юнктури ринку повітряних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bukvar.su/transport/66830-Aviatransportnyiy-marketing-i-analiz-kon-yunktury-rynka-vozdushnyh-perevozk.html>.

52. Кравченко М. В. Проблемні питання конкурентоспроможності авіаційних перевезень в Україні [Електронний ресурс] / М. В. Кравченко. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm.

53. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: торговельна та бюджетно-податкова сфери // Матеріали міжнародної конференції «Угода про асоціацію: економічні тригери» 12 березня 2015 року. – Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД). – 43 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icps.com.ua>.

54. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 2017 р “Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року”.

55. Милян О.С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2013/Economics/2_131591.doc.htm.

56. Підсумки діяльності авіаційної галузі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.avia.gov.ua>

57. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] //Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

58. Яковюк І. Адаптація і гармонізація законодавства в умовах інтеграції: проблема співвідношення//Вісник Академії правових наук України. 2012. № 4. С. 29.

59. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня. 2004 р. № 1629-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1629-15>.

60. Указ Президента України від 19 жовтня 2007 року № 981 «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди між

Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір» // Офіційний вісник Президента України. – 2007. - №35. – с. 13.

61. Dempsey Paul Stephen. Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage/Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson// Air and Space Law 35, no.3. Kluwer Law International BV, The Netherlands. 2010. — P. 212.

62. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ier.com.ua/ua/publications/comments/archive_2011?pid=3041

63. Радченко М. В. Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі [Електронний ресурс] / М. В. Радченко // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 210-217. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_4\(1\)_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2014_4(1)_29).

64. Новини співпраці з ЄС. Бюлетень Представництва Європейського Союзу в Україні [Електронний ресурс] / вип. № 52 21.05.2017. – Режим доступу: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eucooperationnews/52_eucooperati_uk.pdf

65. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.

66. Корчак Н. М. Тенденція розвитку вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в Єдине європейське небо [Електронний ресурс] / Н. М. Корчак, О. А. Капустинський // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2011. - № 4. - С. 11-15. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2011_4_4.

67. Крапко О. М. Досвід проведення реструктуризації авіаційної галузі [Електронний ресурс] / О. М. Крапко, Г. О. Скуз // Економіка та держава. - 2012. - № 2. - С. 93-94. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2012_2_27.

68. Мінтрансзв'язку. Нарада високого рівня та семінар щодо впровадження ініціативи ЄС «Єдине Європейське Небо» та Спільного підприємства SESARJU. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/>
69. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір, - О. Вілкул Урядовий портал. 28.11.2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289
70. Оновлення Національної транспортної стратегії України до 2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf
71. Пархоменко Н. М. Гармонізація законодавства України з європейським та міжнародним правом: методи, етапи, види / Н. М. Пархоменко // Часопис Київського університету права. – 2012/1. – С. 338 – 342.
72. Зуєва В. О. Правове регулювання авіації загального призначення в Україні: сучасні проблеми та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2014. - № 4. - С. 11-16 . - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2014_4_4.
73. Чернега О. Б. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу [Електронний ресурс] / О. Б. Чернега, Х. М. Дорофєєва. // Економіка. Управління. Інновації. - 2015. - № 1. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2015_1_41
74. Швець Л. І. Актуальні проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі як складової системи сервісного обслуговування [Електронний ресурс] / Л. І. Швець // Вісник Донецького університету економіки та права. - 2013. - № 2. - С. 27-31. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vduetp_2013_2_7.
75. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://cstei.lviv.ua/ua/item/432>.
76. Штангрет А. М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі [Електронний ресурс] / А. М. Штангрет // Науковий вісник НЛТУ України. - 2013. - Вип. 23.12. - С. 206-211. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnltu_2013_23.

ДОДАТКИ

Додаток А

**Проекти впровадження Європейських норм щодо розвитку
мультимодального транспорту в Україні**

| № | Назва | Бюджет (євро) | Термін | Результат |
|---|--|---------------|----------------------------------|---|
| 1 | Проект Twinning «Підтримка розвитку мультимодального транспорту в Україні» | 1,05 млн. | 1,5 року 08/2012 – 05/2014 | Розвиток мультимодального транспорту нині – найбільш важлива сфера інтеграційного руху в європейську спільноту. Розвиток мультимодального транспорту напряму пов'язаний із збільшенням обсягів транзитних перевезень та розширенням їх географії. Основна перевага проекту – це підвищення кваліфікації персоналу. |
| 2 | Проект Twinning «Підтримка впровадження норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)» | 1,63 млн | 2 роки 10/2011 – 09/2013 | За результатами проекту розроблено ряд нормативно-правових актів стосовно сертифікації аеропортів України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО; підготовлений та направлений до ІКАО Український національний план дій по емісіях; розроблено довідники та посібники для проведення аудитів, ліцензування диспетчерів; розроблено проекти нормативно-правових актів для імплементації законодавства ЄС по наземному обслуговуванню в аеропортах щодо виділення слотів та щодо аеропортових зборів |
| 3 | Проект технічної підтримки «Підтримка інтеграції України | 5,85 млн | 3,5 року 08/2011 – 12/2011 | Цей проект є партнерським проектом Уряду України та Європейського Союзу, представленим в Україні делегацією Європейської Комісії у Києві. У плані запропоновано заходи для покращення ефективності та безпеки дорожнього руху, а також рекомендовано інвестиційну програму для покращення транспортної інфраструктури |

| | | | | |
|---|--|-----------|-------------------------------|---|
| | | | | автомобільних доріг, залізничного, авіаційного та морського транспорту . |
| 4 | Проект Twinning «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні» | 0,91 млн | 2 роки 01/2009 – 01/2011 | Головною метою цього проекту є розширення компетенції та можливостей Міністерства транспорту і зв'язку України шляхом передачі кращого досвіду ЄС, що дасть змогу краще управляти процесом розробки та впровадження транспортної політики . |
| 5 | Проект технічної підтримки «Підготовка ТЕО для портів України» | 1,7 млн | 2,5 року 08/2008 – 12/2010 | Підготовлено ТЕО для трьох портів в Одеській області: Одеського, Іллічівського та порту «Южний» . |
| 6 | Проект Twinning «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації» | 0,9 млн | 2 роки 09/2007 – 07/2009 | За результатами проведеної роботи впроваджені норми та стандарти ЄС в галузі цивільної авіації: Part 145, Part M, Part 66 та Part 147 |
| 7 | Проект технічної підтримки «Приєднання та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій в галузі транспорту» | 1,41 млн. | 2 роки 06/2007 – 05/2009 | В рамках проекту було проведено дві сесії тренінгів, присвячених питанням залізничного транспорту, а також питанням морського та річкового транспорту. Сторонами було узгоджено перелік пріоритетних конвенцій та угод у галузі транспорту й актів Європейського законодавства, норми якого |

Додаток Б

Врахування у законодавстві України актів права Європейського Союзу в сфері цивільної авіації

| Акти Європейського Союзу | Вимоги та стандарти, що підлягають імплементації в Україні |
|--|--|
| Регламент (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року щодо загальних правил здійснення послуг з авіаперевезення у Співтоваристві | Не враховані положення Розділу 4. |
| Регламент Ради (ЄЕС) № 95/93 від 18 січня 1993 року щодо спільних правил для розподілу слотів у аеропортах Співтовариства | Не враховані положення ст. 1-12, 14 та 14а(2) |
| Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 785/2004 від 21 квітня 2004 року про вимоги страхування для повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден | Частково. Не враховані Ст. 1-8, 10(2) |
| Регламент (ЄС) № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 що встановлює структуру для створення Єдиного Європейського неба | Не враховані ст. 1-4, 6, 9 та 14 |
| Регламент (ЄС) 551/2004 Європейського Парламенту і Ради від 10 березня 2004 року про організацію та використання повітряного простору у єдиному Європейському небі (Регламент про повітряний простір) | Не враховані ст. 1-11 |
| Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 552/2004 від 10 березня 2004 року щодо інтероперабельності європейської мережі управління повітряним сполученням («регламент про інтероперабельність») | Не враховані ст. 1-12 та додатки I та V |
| Регламент (ЄС) № 550/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року з питань здійснення послуг повітряних перевезень у Єдиному Європейському небі | Частково враховано в законодавстві України, однак містяться такі вимоги: Не враховані ст. 1-19 та додатки I та II |
| Регламент Комісії (ЄС) № 2150/2005 від 23 грудня 2005 року що встановлює загальні правила гнучкого використання повітряного простору | Не враховані положення ст. 1-9, додатку |
| Регламент Комісії (ЄС) № 730/2006 від 11 травня 2006 року про класифікацію повітряного простору та доступ до нього рейсів, що керуються правилами візуальних польотів над ешелонам польоту 195 | Не враховані положення ст.ст. 1-4 |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1794/2006 від 6 грудня 2006 року про | Не враховані |

| | |
|---|---|
| встановлення загальної системи стягнення плати за аеронавігаційні послуги | положення ст. 1-17, додатків I-VI |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1033/2006 від 4 липня 2006 року про встановлення вимог до процедур складання планів польотів на етапі передпольотного планування в межах Єдиного Європейського неба | Не враховані статті 1-5, додаток |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1032/2006 від 6 липня 2006 року про встановлення вимог до автоматичних систем обміну польотними даними з метою повідомлення, координування та передачі польотів між пунктами управління повітряним рухом | Не враховані ст. 1-10, додатки I-V |
| Регламент (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року про загальні правила у сфері цивільної авіації, заснування Європейського агентства з безпеки польотів та припинення дії Директиви Ради 91/670/ЄЕС, Регламенту (ЄС) № 1592/2002 та Директиви 2004/36/ЄС | Не враховані ст.ст. 1-11, 13-16, 20-25, 54, 55, 68 та Додатки I, VI |
| Регламент (ЄС) № 2111/2005 Європейського Парламенту та Ради від 14 грудня 2005 року про встановлення Європейського списку авіаперевізників, що підпадають під експлуатаційну заборону у межах Співтовариства та про інформування пасажирів про ідентифікацію фактичного авіаперевізника та скасування Статті 9 Директиви 2004/36 ЄС | Не враховані ст. 1-13, додатки |
| Регламент (ЄС) № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного транспорту | Не враховані ст. 1-16, додатки I, II |
| Регламент Ради (ЄС) 261/2004 від 11 лютого 2004 року, що встановлює спільні правила для компенсаційної системи щодо відмов у перевезенні на повітряному транспорті, відміни рейсу або тривалої затримки літаку, та відміняє Регламент (ЄЕС) 259/91 | Не враховані Ст. 1-17 |
| Директива Парламенту та Ради (ЄС) № 2002/49 від 25 червня 2002 року щодо оцінки та боротьби із впливом шуму на навколишнє середовище | Не враховані Ст. 1-16, додатки I-VI |
| Директива Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Співтовариства | Не враховані Ст. 1-25 та додаток |
| Директива 2009/12 Європейського парламенту та Ради від 11 березня 2009 року щодо аеропортових зборів | Всі статті, крім 12(1), 13 та 14 |
| Регламент Комісії 691/2010 від 29 липня 2010 року щодо запровадження аеронавігаційних послуг та мережевих функцій, що вносить зміни до Регламенту 2096/2005, що встановлює спільні вимоги щодо положень про аеронавігаційні послуги | Не враховані ст. 1-25, додатки I-IV |
| Регламент Комісії 482/2008 від 30 травня 2008 року, що засновує систему програмної безпеки, яка має бути імплементована провайдерами аеронавігаційних послуг | Не враховані положення ст. 1-6, додатків I та II |
| Регламент Комісії 1034/2011 від 17 березня 2011 року щодо огляду безпеки в управлінні авіа рухом та аеронавігаційних послуг | Не враховані положення ст. 1-19 |

| | |
|---|---|
| Регламент Комісії 409/2013 від 03 травня 2013 року щодо визначення спільних проєктів, заснування управління та ідентифікації стимулів щодо запровадження Європейського АТМ Мастер Плану | Не враховані положення ст. 1-15 |
| Регламент Комісії 255/2010 від 25 березня 2010 року щодо спільних правил управління повітряним потоком | Не враховані положення ст. 1-15 |
| Регламент Комісії 176/2011 від 24 лютого 2011 року щодо інформації, яка надається до заснування та модифікації функціональних повітряних блоків | Не враховані взагалі |
| Регламент Комісії 923/2012 від 26 вересня 2012 року щодо спільних правил в нормах повітряного простору стосовно послуг та процедур в аеронавігації | Не враховані положення ст. 1-10 та додатку |
| Регламент Комісії 29/2009 від 16 січня 2009 року про вимоги про послуги з'єднання баз даних для вимог єдиного Європейського Неба | Не враховані ст. 1014, додатки I-VII |
| Регламент Комісії 73/2010 від 26 січня 2010 року щодо вимог якості авіаційних даних та інформації для Єдиного Європейського неба | Не враховані ст. 1-13, додатки I-X |
| Регламент Комісії 633/2007 від 7 липня 2007 року щодо вимог до застосування протоколу передачі повідомлень польоту, використовуюваного для цілей повідомлення, координації та передачі рейси органами управління повітряним рухом | Ст. 1-7, ст. 8 (друге та третє речення), додатки I-IV |
| Регламент 262/2009 від 30 березня 2009 року щодо встановлення вимог до скоординованої розподілу і використання режиму S. кодів для єдиного європейського неба | Ст. 1-12, додатки I-VI |
| Регламент Комісії 1206/2011 від 22 листопада 2011 року щодо встановлення вимог щодо ідентифікації літака для спостереження для єдиного європейського неба | Ст. 1-11, додатки I-VII |
| Регламент Комісії 1207/2011 від 22 листопада 2011 року щодо встановлення вимог до продуктивності і експлуатаційної сумісності нагляду для єдиного європейського неба | Ст. 1-14, додатки I-IX |
| Регламент Комісії з імплементації 1079/2012 від з 16 листопада 2012 щодо встановлення вимог для голосових каналів на відстані для єдиного європейського неба | Ст. 1-15, додатки I-V |
| Регламент 219/2007 від 27 лютого 2007 року щодо створення спільного проєкту з розробки європейської системи організації повітряного руху нового покоління (SESAR) | Ст. 1(1)-(2), (5)-(7), 2-3 |
| Регламент 805/2011 від 10 серпня 2011 року щодо встановлення докладних правил для ліцензій авіадиспетчерів і деяких свідчень відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського парламенту і Ради | Ст. 1-32, додатки I-IV |
| Регламент (ЄС) № 437/2003 Європейського парламенту та Ради Європи від 27 лютого 2003 року щодо статистики прибутків від транспортування пасажирів, вантажів та пошти повітряним шляхом | Ст. 1-11, додатки I, II |
| Регламент (ЄС) № 1107/2006 Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю | Ст. 1-16, Додатки I-II |

| | |
|---|---|
| при використанні повітряного транспорту | |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1358/2003 від 31 липня 2003 року про застосування Регламенту (ЄС) № 437/2003 Європейського Парламенту та Ради про статистичну звітність щодо перевезення пасажирів, вантажів і пошти повітряним шляхом та зміну його Додатків I та II | Ст. 1-4, додатки I-III |
| Директива 2003/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2003 року про звітність стосовно пригод у цивільній авіації | Ст. 1-11, додатки I, II |
| Директива 2006/93/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 року, про регулювання експлуатації літаків, які перелічено в частині II глави 3 тому 1 додатка 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, видання друге (1988 рік) | Ст. 1-5 |
| Директива 2002/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 березня 2002 року про встановлення правил та процедур запровадження в аеропортах Співтовариства експлуатаційних обмежень, пов'язаних з шумом | Ст. 1—15, додатки I, II |
| Директива Ради 2000/79/ЄС від 27 листопада 2000 року щодо Європейської Угоди з організації робочого часу мобільних працівників цивільної Авіації укладеної Асоціацією європейських авіаліній (АЕА), Європейською федерацією працівників транспорту (ETF), Європейською асоціацією персоналу льотного складу (ЕСА), Асоціацією авіаліній європейських регіонів (ЕРА) та Міжнародною асоціацією авіаперевізників (ІАСА) | Ст. 2-3, додаток |
| Директива Ради 90/314/ЄЕС від 13 червня 1990 року про організовані туристичні подорожі, відпочинок з повним комплексом послуг та комплексні турне | Не враховані ст. 1-10 |
| Директива 95/46/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 24 жовтня 1995 р. про захист фізичних осіб при обробці персональних даних і про вільне переміщення таких даних | Не враховані Ст. 1-34 |
| Директива Ради 2003/96/ЄС від 27 жовтня 2003 року про реструктуризацію системи Співтовариства з оподаткування продуктів енергії та електроенергії | Не враховані Ст. 14(1)(b), (2) |
| Регламент Комісії 7478/2012 щодо встановлення правил реалізації для льотної придатності та екологічної сертифікації повітряних суден та пов'язаних з ними продуктів, частин і приладів, а також для сертифікації проектних і виробничих організацій | Не враховувати ст. 1-2, 8-10 та додаток |
| Регламент Комісії 2042/2003 від 20 листопада 2003 року на збереження льотної придатності повітряних суден та авіаційної техніки, запасних частин і техніки, та про затвердження організацій та персоналу, що у цих задач | Не враховані ст.1-6, додатки I-IV |
| Регламент №996/2010 від 20 жовтня 2010 року щодо розслідування і запобігання авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації і скасовує Директиву 94/56/ЄС | Частково врахований в законодавстві України. Потребує врахування ст. 1-26 (за виключенням ст. |

| | |
|--|--------------------------------------|
| | 7(4) та 24). |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1321/2007 від 12 листопада 2007, що встановлює правила реалізації інтеграції в центральному сховищі інформації про події в галузі цивільної авіації відповідно до Директиви 2003/42/ЄС | Не враховані ст. 1-4 |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1330/2007 від 24 вересня 2007, що встановлює правила реалізації для розповсюдження серед зацікавлених сторін інформації про цивільну авіацію випадків, зазначених у статті 7 (2) Директиви 2003/42/ЄС | Не враховані ст. 1-10, додатки I-II |
| Регламент Комісії (ЄС) № 104/2004 від 22 січня 2004 року, що встановлює правила з організації та складу Апеляційного ради Європейського агентства з безпеки польотів | Не враховані ст. 1-7, додаток |
| Регламент Комісії з імплементації (ЄС) № 628/2013 від 28 червня 2013 року про методи роботи Європейського агентства з безпеки польотів для проведення перевірок з стандартизації, а також для НЕ моніторинг застосування правил Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського парламенту і Рада та скасовує регламент Комісії (ЄС) № 736/2006 | Не враховані ст. 1-27 |
| Регламент Комісії (ЄС) № 473/2006 від 22 березня 2006 року, що встановлює правила реалізації списку Співтовариства авіаперевізників, які підлягають операційній забороні в рамках Співтовариства | Не враховані 1-6, додатки А-С |
| Регламент Комісії (ЄС) № 474/2006 від 22 березня 2006 року про створення списку авіаперевізників, які підлягають операційної заборони в Співтовариство | Не враховані ст. 1-3, додатки А-В |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1178/2011 від 3 листопада 2011 року, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури, пов'язані з цивільною авіацією екіпажів відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського парламенту і Ради | Не враховані ст. 1-11, додатки I-VII |
| Регламент Комісії (ЄС) № 965/2012 від 5 жовтня 2012 року, що встановлює технічні вимоги та адміністративних процедур, пов'язаних з повітряним транспортом відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського парламенту і Ради | Не враховані ст. 1-9, додатки I-VII |
| Регламент Комісії (ЄС) № 1332/2011 від 16 грудня 2011, що встановлює вимоги до використання загального повітряного простору та робочі процедури для бортового запобігання зіткнень | Не враховані ст. 1-4, додаток |
| Директива Ради 89/391/ЕЕС від 12 червня 1989 про введення заходів, сприяючих поліпшенню безпеки і здоров'я працівників на робочому місці | Не враховані ст. 1-16, 18-19 |
| Директива 2003/88/ЄС Європейського парламенту і Ради від 4 листопада 2003 року, що стосується деяких аспектів організації робочого часу | Не враховані ст. 1-19, 21-24, 26-29 |
| Директива Ради 93/13/ЕЕС від 5 квітня 1993 року про несправедливі умови в споживчих договорах | Не враховані ст. 1-10, додаток |
| Регламент (ЄС) № 2027/97 від 9 жовтня 1997 року щодо відповідальності авіаперевізника в разі аварій | Не враховані ст. 1-8 |

