

**Коваль І. О.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

## **ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПОВІТРЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДЕРЖАВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

У Римському договорі від 1957 року про створення Європейського Економічного Союзу було зазначено, що одним із напрямків спільної політики повинна бути спільна транспортна політика держав-членів. Так як повітряна галузь є невід'ємною частиною транспорту загалом, суспільні відносини у повітряній галузі регулюються спільними міжнародними актами, які укладені державами-членами Європейського Союзу (далі – ЄС).

Процес лібералізації в ЄС був завершений через тридцять років після заснування Економічного Співтовариства та прийняття багатьох законодавчих актів. Рішення створити єдиний європейський авіаційний ринок в ЄС стало частиною дій на шляху створення єдиного внутрішнього ринку згідно з Єдиним Європейським Актом. Такі процеси розбудови спільного авіаційного простору в самому Євросоюзі поєднувалися із процес приєднання до нього й третіх країн.

Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що це є міжнародним видом транспортом та поєднується з повітряним простором інших держав. Також 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) [1].

Повітряне законодавство ЄС регулює надзвичайно багато аспектів авіації і в першу чергу безпеку, яка є ключовим моментом функціонування авіації загалом.

Загальновідомо, що нормативно-правове закріплення поняття «безпека» подано в Чиказькій конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію. При цьому можна виокремити дві групи норм, в яких визначено термін «безпека».

У першій групі термін вживається у вузькому значенні. Ці положення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки польоту від

повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5).

До другої групи відносять положення, в яких підкреслено можливий вплив використання цивільної авіації на безпеку інших сфер суспільної діяльності, крім власне цивільної авіації. Так, у Преамбулі Чиказької конвенції 1944 р. зауважено, що зловживання цивільною авіацією може створити загрозу загальній безпеці [2].

Відповідно до Чиказької конвенції міжнародні стандарти щодо безпеки можуть бути прийняті Радою ІКАО. Дані стандарти мають дотримуватися усіма державами-членами, якщо про інше держави не повідомлять ІКАО.

На практиці стандарти ІКАО мають велику юридичну силу, їх виконання обов'язкове для всіх держав, які бажають експлуатувати міжнародні повітряні маршрути. Що стосується імплементації у внутрішнє право держав, то дані стандарти, що містяться у додатках до Чиказької конвенції повинні реалізовуватись у національних законах та правилах, передаючи повністю зміст стандартів.

Проте є певні сфери авіатранспортної галузі які керуються нормами національного законодавства країн - членів ЄС. Зокрема, статус та управління аеропортами країн членів ЄС знаходиться, в переважній більшості, у сфері дії їх національного законодавства. Так, наприклад, в Німеччині аеропорти експлуатуються акціонерними товариствами або компаніями з обмеженою відповідальністю, членами яких є держава. Таким чином, авіатранспортні підприємства Німеччини діють відповідно до норм національного законодавства, у формі товариств з обмеженою відповідальністю. Аеропорти мають відповідну цій формі організаційну структуру та органи управління.

В Англії на основі Акту про управління аеропортами створено Британське управління аеропортами (ВАА), якому підпорядковуються тільки лондонські аеропорти. Основне завдання цього управління - організація і контроль діяльності аеропортів. Керує ВАА адміністративна Рада, члени якої призначаються міністром транспорту.

У Франції аеропорти експлуатуються на основі режиму концесії або наділяються автономним статусом і підпорядковуються Міністерству цивільної авіації. Аналіз чинного законодавства Франції в галузі державного регулювання діяльності цивільної авіації та організаційно-правових форм підприємств показує, що аеропорти у Франції є економічно незалежними підприємствами акціонерного типу, незважаючи на різницю в формах власності

(тобто приналежність конконтрольного пакету акцій). Державне регулювання діяльності аеропортів здійснюється у Франції Генеральною дирекцією цивільної авіації, що входить до складу Міністерства транспорту. Зв'язок аеропортів з Генеральною дирекцією здійснюється через її регіональні відділення (Кодекс цивільної і комерційної авіації, ст. 86) [3, с. 54].

Таким чином питання власності міжнародних аеропортів нормами міжнародного права не охоплюються, так як їх рішення віднесено до внутрішньої компетенції держав, що вони і роблять в своїх національних законах з урахуванням традицій та особливостей національної правової системи.

Таким чином система повітряного транспорту, авіаційної безпеки та благополуччя цієї галузі загалом - є спільним інтересом міжнародного співтовариства, а отже і відповідальність має також бути спільною. Особливо, зважаючи на стратегічне значення цієї галузі для національної безпеки, суспільства в цілому та економік всіх країн світу. Тому ЄС значну у вагу приділяє авіаційній галузі, адже вона є однією із провідних для подальшого розвитку та конкурентоспроможності країн ЄС.

#### *Література*

1. Право Європейського Союзу: підручник / за ред. В. І. Муравйова. – К.: Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038).
3. Лебедева М. Ю. Правовой статус и управление аэропортами в странах-членах ИКАО / М. Ю. Лебедева // Научный вестник МГТУ ГА. – 2015. – № 216. – С. 52-57.

УДК 347.82(091)(477)(043.2)

**Когут С. М., Шилова А. Д.**, студенти,  
Навчально-науковий інститут Аеронавігації,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: **Макеева О. М.**, к.ю.н.

### **СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ІНСТИТУТІВ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Враховуючи, що повітряне право як міжнародне, так й внутрішньодержавне, вже мають свою історію, треба зазначити, що розвиток повітряного права в країнах світу відбувався разом з появою цивільної авіації та потребами у використанні повітряного