

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН  
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Т. Р.Короткий

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ  
«БАКАЛАВР»  
спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: ГАРМОНІЗАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ С ПРАВОМ  
ЄС В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Виконавець: Василюшин Христина Михайлівна

Науковий керівник: доктор юридичних наук, професор Волошин Юрій  
Олексійович

Нормоконтролер: Викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>3</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ</b>	
1.1. Правова основа Європейського спільного авіаційного простору.....	7
1.2. Спільні стандарти в галузі цивільної авіації відповідно до САП.....	11
1.3. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС: проблемні питання що стримують підписання.....	20
<b>РОЗДІЛ 2. СПІВПРАЦЯ ЄС ТА УКРАЇНИ ДЛЯ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ІЗ ПРАВОМ ЄС В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ</b>	
2.1. Участь України в Європейських інституціях в галузі цивільної авіації.....	30
2.2. Адаптація законодавства України до права ЄС у сфері цивільної авіації шляхом імплементації <i>acquis</i> ЄС.....	34
<b>РОЗДІЛ 3. ПРИВЕДЕННЯ У ВІДПОВІДНІСТЬ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ПРАВА ЄС</b>	
3.1. Гармонізація законодавства шляхом внесення змін до Повітряного кодексу України.....	44
3.2. Впровадження у законодавство України стандартів Європейського Союзу в галузі цивільної авіації у рамках імплементації Угоди про асоціацію.....	48
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>53</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>56</b>

## ВСТУП

**Актуальність обраної теми дослідження.** Сфера спільного авіаційного сектору між Європейським Союзом та деякими третіми країнами спрямована на розширення європейських авіаційних правил, включаючи вимоги безпеки. Відкриття ринку та поступова координація законодавчих та нормативних актів поєднуються із запровадженням технічної допомоги для підтримки держав-членів у поетапному здійсненні необхідних заходів.

Законодавство в галузі цивільної авіації в Україні зараз реформується та вдосконалюється, що створює умови для створення повітряного транспорту, але не знижує рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки. Ефективні економічні та торгові відносини між країнами максимізують сприяння економічному зростанню та розвитку на національному та регіональному рівнях і забезпечують, щоб кожна країна мала це право – брати участь у міжнародних повітряних транспортних заходах.

Процес гармонізації національних та європейських стандартів та норм є тривалим, вимагає від країни величезних зусиль та заходів, демонструє позитивні та негативні наслідки, що вимагають ретельного розгляду та аналізу.

Однією зі складових цивільної авіації є Угода про спільний авіаційний простір між Європейським Союзом та Україною, яка визначає координацію між національним законодавством України та правом ЄС щодо забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.

Підписання угоди про спільну авіаційну зону між Україною та Європейським Союзом є одним із пріоритетів українського порядку денного. Вступ України до авіаційної зони Європейського Союзу принесе відчутну користь громадянам України та авіаційній інфраструктурі та промисловості: покращення безпеки польотів, збільшення пропозиції послуг пасажирського повітряного транспорту, а отже, зниження цін та інвестицій в авіаційну галузь.

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

В цілому, в системі державного регулювання важливе значення будуть відігравати національні відповідні органи влади, наприклад Державна авіаційна служба України, Міністерство транспорту та зв'язку України щодо видачі ліцензій, сертифікатів та інших дозвільних документів щодо доступу до надання послуг повітряного перевезення. Однак така діяльність буде здійснюватися під чітким контролем Європейського Агентства з авіаційної безпеки. Хоча в угоді і передбачається принцип взаємного визнання дозвільних документів та надається вільний доступ до ринків авіаційних послуг, контроль за державним регулюванням буде здійснюватися наднаціональними органами.

Угода вимагає прийняття європейських стандартів щодо безпеки польотів та відповідного рівня обслуговування повітряних суден службою аеронавігації.

Теоретичні та практичні аспекти питання щодо гармонізації законодавства України з правом ЄС в галузі цивільної авіації розглядалися в роботах наступних **вчених**: Л. Д. Тимченко, М. В. Буроменський, Д. О. Беззубов, В.Г. Буткевич, І. В. Кравчук, В. М. Божко, Х.М. Дорофєєва, П.Кравчук, К.Кульчицька, Г.А. Сапельникова та ін.

У дослідженнях зарубіжних авторів, щодо цивільної авіації в праві ЄС Р. Лукас, Б. Мартін, Д. А. Кіру, Б. Гавел., Г. Геррері, Г. Гетейн, Б. Ченг. та ін.

**Мета і завдання дослідження.** Метою даної роботи є аналіз характеристики спільного авіаційного простору та перспективи подальшого розвитку співпраці України з ЄС та гармонізації законодавства України і права ЄС в галузі цивільної авіації.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних **завдань**:

- визначити правову основу Європейського спільного авіаційного простору;
- проаналізувати спільні стандарти в галузі цивільної авіації відповідно до САП;
- охарактеризувати Угоду про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС: проблемні питання що стримують підписання;
- визначити участь України в Європейських інституціях в галузі цивільної авіації;
- проаналізувати адаптацію законодавства України до права ЄС у сфері цивільної авіації шляхом імплементації *acquis* ЄС;
- дослідити внесення змін до Повітряного кодексу України;
- охарактеризувати впровадження у законодавство України стандартів Європейського Союзу в галузі цивільної авіації у рамках імплементації Угоди про асоціацію.

**Об’єктом дослідження** є міжнародно-правові відносини, що визначають механізм адаптації українського законодавства до права ЄС в галузі цивільної авіації.

**Предметом дослідження** є визначення процесу гармонізації законодавства України з правом ЄС в галузі цивільної авіації.

**Методологічною основою** даної дипломної роботи, є використання перш за все методів історичного аналізу та наукового пізнання, що допомогло послідовно систематизувати весь опрацьований матеріал. Відповідно до загальнонаукових підходів до проведення теоретичних досліджень методологічну основу роботи складають базові положення діалектичного методу наукового пізнання. Формально–юридичний та порівняльно–правовий методи застосовувалися при аналізі міжнародних нормативно–правових актів, проектів конвенцій і договорів та законів.

Також було використано теоретичний метод загальнонаукового дослідження, з якого було застосовано: аналіз, абстрагування, узагальнення, індукцію, пояснення та систематизацію.

**Структура роботи** обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються сім підрозділів, висновків та списку використаних джерел (61 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 63 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 8 сторінок.

# РОЗДІЛ 1.

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ

### 1.1. Правова основа Європейського спільного авіаційного простору

У сфері громадського простору цивільної авіації умовно можна виділити наступні історичні етапи формування нормативної бази ЄС.

Першим таким етапом став процес регулювання авіаційних послуг на початковому етапі формування Європейського економічного співтовариства (1958-1986).

До грудня 1987 р., коли рада прийняла чотири законопроекти, які називались «Першим пакетом цивільної авіації», лише деякі законопроекти регулювали цей транспортний сектор.

Після судового розгляду Рада прийняла програму першочергових заходів у 1978 році. План передбачає управління шумом літаків, взаємне визнання кваліфікації працівників, узгодження умов праці та координацію розслідування нещасних випадків.

Це відображено в меморандумі Комісії під назвою «Внесок Європейського Співтовариства у розвиток повітряного транспорту» – тарифи, умови праці, навички, безпека, права та питання конкуренції. Ціни на квитки в Європі на той час були найвищими, на 35-40% вищими, ніж у США.

Наприкінці 1979 р. Рада прийняла директиву про встановлення консультацій між державами-членами та третіми країнами та вжиття заходів у рамках міжнародних організацій (№ 80/50); та іншу директиву про обмеження шуму від авіаційної продукції (№ 80 / № 51); Чиказька конвенція (№ 80/1266) містить директиву про співробітництво у розслідуванні нещасних випадків між державами-членами; і директиву про звільнення від тимчасових тарифів на тимчасовий вхід приватних літаків (№ 83/182). Інші законопроекти, прийняті Європейським Союзом, є рекомендаціями.

Меморандум Комісії 1979 року містив пропозицію, яка набула форми Директиви у 1983 році - №83/416 (хоча було заплановано прийняти Регламент) стосовно регулювання міжнародних регулярних міжрегіональних послуг з авіап перевезень. Метою Директиви було запровадження повітряної мережі між державами-членами, що базувалося на двосторонніх угодах, але за ініціативою самих авіаліній [1].

Другий меморандум комітету був опублікований у 1984 році під назвою «Прогрес у розробці політики повітряного транспорту Співтовариства».

Меморандум є основою для подальших незначних змін у політиці Співтовариства: меморандум визнає, що двосторонні угоди та структури співпраці між національними авіакомпаніями будуть продовжуватися; реформи повинні бути спрямовані на підвищення якості послуг повітряного транспорту та зниження тарифів. Авіакомпаніям слід дозволити в односторонньому порядку встановлювати тарифи на фрахт, виходячи з ринкових умов, і є певні винятки з правил конкуренції.

Другий етап – це реформа регулювання цивільної авіації під час завершення формування внутрішнього ринку ЄС (1986-1999 рр.).

Прийняття Єдиного європейського акту, що декларує створення спільного ринку, може бути використано для посилення правового нагляду за цивільною авіацією. Цей етап – два «авіаційні пакети» у 1987 та 1989 роках.

У 1987 р. «Другий пакет авіакомпаній» включав чотири юридичні пакети. Законопроект був прийнятий і набув чинності 1 січня 1988 року.

- Директива Ради 87/601 про визначення авіаційних зборів за регулярні рейси в межах Співтовариства;

- Директива Ради 87/602 – Дозволити авіакомпаніям обмінюватися пасажирськими перевезеннями та сприяти виходу нових авіакомпаній на ринок повітряного транспорту;

- Регламенти Ради 3975/87 та 3976/87, які встановлюють правила конкуренції на повітряному транспорті та передбачають винятки із заборони



певних видів угод (таких як спільне планування та координація пасажиропотоків).

Тому цей пакет застосовується лише до маршрутів між державами-членами, а не до внутрішніх перевезень або рейсів до третіх країн.

У липні 1989 р. Було запропоновано «Другий повітряний пакет» заповнити прогалину в першому пакеті.

Прийнятий у червні 1990 року:

- Регламент Ради № 2342/90 про планові витрати на польоти;

- Регламент Ради № 2343/90, що стосується доступу авіаперевізників до регулярних польотних рейсів на маршрутах Співтовариства, та про взаємний обмін пасажирськими послугами між регулярними рейсовими перевізниками між державами-членами;

- Регламент Ради № 2344/90 вніс зміни до статті 3976/87 щодо застосування статті 3. Стаття 85 (3) Договору передбачає певні типи угод та гармонізовану практику в авіаційному секторі.

Крім того, нові пакети, що включають регулярні пасажирські рейси, чартерні рейси та фрахт (вантаж), виключаються. Політика лібералізації повітряного транспорту ЄС охоплює чотири основні сфери: доступ до ринку, контроль обсягу, тарифи та питання ліцензування. Як результат, це призвело до прийняття «третього» пакету, який набув чинності 1 січня 1993 року. [2].

Пакет включає такі файли:

- Положення № 2407/92 про єдині вимоги до ліцензування для авіакомпаній;

- Положення № 2408/92 про всі авіакомпанії Європейського Союзу, які отримують такі ліцензії безкоштовно на всіх маршрутах;

- Постанова № 2409/92 передбачає повну свободу зборів.

Він передбачав перехідний період для аеронавігації, який не став реальністю до 1 квітня 1997 року.

Основним змістом цього процесу є: видача єдиної ліцензії на повітряний транспорт авіакомпаніям, створеним у Співтоваристві; введення єдиних умов

доступу до внутрішніх рейсів Спільноти для авіаперевізників; встановлення тарифів для пасажирів, включаючи випадки, коли ціни несправедливі можливість прямого втручання комітету за певних обставин; можливості вантажних послуг.

Оскільки лібералізація призвела до створення єдиного ринку повітряного транспорту, Співтовариство гармонізує правила та правила очищення, забезпечуючи однакові умови для всіх авіакомпаній. Оскільки технічні стандарти та адміністративні процедури були розроблені для визначення загальних стандартів додатковості польоту літаків, це також сприяло юридичному визнанню власників ліцензій, що працюють у галузі цивільної авіації, що створить роботу для пілотів з будь-якої країни ЄС (Положення 1899 / 2006 про єдині вимоги та адміністративні процедури в галузі цивільної авіації).

У липні 2006 року комітет запропонував модернізувати внутрішній ринок повітряного транспорту та запровадити правову базу шляхом «кодифікації» нормативних актів в одному документі. Отже, фаза інтеграції законодавства ЄС у галузі повітряного транспорту була запропонована в Регламенті № 1008/2008 про Загальні правила надання послуг повітряного транспорту від 24 вересня 2008 року (зведена версія) [3].

Цей регламент забезпечує економічну основу для повітряного транспорту ЄС, включаючи надання та контроль ліцензій авіакомпаній ЄС, доступ до ринку (іншими словами, єдині вимоги до ліцензування), питання реєстрації та лізингу повітряних суден, зобов'язання щодо обслуговування, єдині правила розподілу перевезень між аеропортами, і питання ціноутворення.

Положення встановлюють правила ліцензування авіакомпаній Європейського Союзу, а також закони та ціни на повітряні послуги, що застосовуються до них. Положення передбачають, що підприємства не повинні займатися пасажирськими та вантажними перевезеннями без отримання відповідної ліцензії на ведення бізнесу (ліцензія на здійснення

пасажирських перевезень та вантажних авіаперевезень зазначена в ліцензії на ведення бізнесу, виданій компетентним органом).

Положення чітко визначають умови видачі ліцензій на підприємництво, включаючи необхідність отримання сертифіката на обслуговування (сертифікат АОС – сертифікат, виданий підприємством для підтвердження професійних можливостей та прав операторів в організації безпеки, зазначеній у сертифікаті, такі як відповідні положення спільноти або країни). Законодавство (якщо воно є) підтримує страхові та майнові вимоги та надає фінансові гарантії. Поки авіакомпанія відповідає за допомогу, зазначену в правилах, дозвіл на експлуатацію є дійсним.

Якщо є проблема або стосунки з комітетом, компетентний орган ліцензування повинен розглянути питання про відповідність цим вимогам через два роки після надання нової ліцензії.

Агентство може оцінити фінансові показники авіаперевізників ЄС у будь-який час. Крім того, передбачається, що авіаперевізник повинен повідомляти відповідні державні органи про перехідні зміни у своїй діяльності (функціонування нових служб, злиття, закупівлі тощо). Якщо запропоновані зміни матимуть значний фінансовий вплив, він може переглянути бізнес-план і вирішити дозволити повторно затверджений вміст. Якщо на основі оцінки фінансових результатів компетентний орган вважає, що аудитор більше не може надавати послуги з реконструкції, компетентний орган повинен надати ліцензію авіаперевізника.

Отже, виходячи із законодавчих вимог Єдиного європейського авіаційного простору, повітряне сполучення регулюється, воно фіксоване та систематичне в межах Співтовариства, але це можливо тільки за рахунок регулярних повітряних перевезень. Проте, регулярні рейси між країнами складають абсолютно різні пасажиропотоки.

## **1.2. Спільні стандарти в галузі цивільної авіації відповідно до САП**

Вже на ранніх етапах розвитку авіації стало ясно, що ефективне використання повітряного простору зростаючим числом користувачів вимагає більш досконалого механізму регулювання. В Європі ця проблема стоїть особливо гостро, оскільки саме на європейському континенті зосереджені деякі з найбільш завантажених повітряних маршрутів. Ці маршрути перетинають повітряний простір багатьох європейських країн, кожна з яких по-різному регулює власні невеликі ділянки повітряного простору, що ще більше посилює загальну складну ситуацію.

Відповідно, повітряне судно, намагаючись уникнути сплати вищих аеронавігаційних зборів, змушене відхилятися від найбільш прямого маршруту. Цей факт, разом з неодноразовим коригуванням висоти польоту при постійній передачі судна з ведення одного центру управління повітряним рухом в інший, здатний збільшити витрату палива на 12% [1]. Аналіз даного прикладу підкреслює неефективність традиційної системи регулювання повітряного руху в Європі, яка потребувала термінових змін.

Необхідність вдосконалення регулювання аеронавігації в ЄС призвела до появи проекту «Єдине європейське небо» [2], які утворюють чотири регламенти [3] про Єдине європейське небо, прийняте 10 березня 2004 р [4, с. 254].

Регламент № 549/2004 (також відомий як Рамковий регламент), встановлює правові рамки і термінологічну основу концепції Єдиного європейського неба, суть якої розкривається в інших регламентах. Саме в даному регламенті міститься загальна мета концепції Єдиного європейського неба, що складається в «поліпшенні існуючих стандартів безпеки та загальної ефективності для повітряного руху в Європі, оптимізації пропускнуої здатності, що відповідає вимогам всіх користувачів повітряного простору, і мінімізації затримок» [5].

Для досягнення зазначених цілей, Євроконтроль, керуючись власним досвідом і за дорученням Європейської Комісії, буде надавати останній проект правових норм, які, після проходження відповідних етапів законодавчого

процесу, допоможуть в майбутньому забезпечувати ефективність законодавства про «Єдине європейське небо». З цією метою Регламент № 549/2004 розкриває роль і інших органів, що беруть участь в просуванні проекту «Єдине європейське небо». Так, передбачається установа державами-членами ЄС незалежних наглядових органів, покликаних стежити за належним застосуванням прийнятих в рамках проекту заходів [5].

Регламент № 549/2004 також створює два органи, які, з огляду на інтереси різних користувачів повітряного простору та інших зацікавлених осіб, сприяють Європейській Комісії в просуванні проекту. Звісно ж, що їх функціональна компетенція розділена європейським законодавцем, виходячи з об'єктивної необхідності здійснювати регулювання як за допомогою правових, так і вельми численних технічних актів. Так, Комітет за єдиного неба покликаний допомагати Європейській Комісії готувати нормативну документацію, а Орган з консультування промисловості займеться розробкою технічної документації.

Як вказується в публікації Європейської Комісії, випущеної після прийняття пакета регламентів по проекту «Єдине європейське небо», учасником проекту також слід визнати платформу для діалогу між представниками роботодавців та працівниками в сфері аеронавігаційних послуг [6].

З метою встановлення умов безпечного і ефективного повітряного руху Регламент № 550/2004 (також відомий як Регламент про надання послуг) детально регулює організаційні питання УВС. Зміст Регламенту розділено на три частини [7].

У першій частині, переважно присвяченій питанням підвищення безпеки аеронавігації, більш детально розкривається компетенція, організація і порядок діяльності національних наглядових органів, так само як і система загальноєвропейського ліцензування авіадиспетчерів.

У другій частині Регламенту № 550/2004 робиться спроба упорядкування вкрай диференційованої на національному рівні європейської

мережі аеронавігаційних служб. Справа в тому, що одні з них належать державі, інші в різному ступені – приватизовані. Таким чином, всі вони виступають на аеронавігаційному ринку ЄС в різних організаційно-правовій форми, що ускладнює модернізацію всього ринку. З цією метою Регламент № 550/2004 намагається, не обмежуючи свободу установи, створити загальні стандарти організації та діяльності даних служб. Як пише Н. ван Антверпен, встановлення певного переліку єдиних прав і обов'язків на рівні ЄС дозволить зняти кордон в небі і між аеронавігаційними службами [8].

Нарешті, третій розділ Регламенту № 550/2004 присвячений аеронавігаційним зборам. Також як і у випадку з тарифами на авіасполучення, законодавець робить акцент на підвищенні прозорості ціноутворення на благо всіх користувачів європейського повітряного простору, серед яких багато транзитних суден третіх країн.

Однак головним нововведенням, що відображає зміст всієї концепції Єдиного європейського неба, є реструктуризація європейського повітряного простору. Відповідно до другого розділу Регламенту № 551/2004 «Архітектура повітряного простору», межа між верхнім і нижнім повітряним простором ЄС встановлюється на ешелоні польоту. Оскільки, як показано на прикладі польоту з Лондона до Афін, нижній повітряний простір використовується повітряними судами в різних цілях і в різному обсязі, вкрай важливо ці відмінності враховувати при модернізації регулювання [8].

У верхньому повітряному просторі держав-членів ЄС (а в майбутньому, можливо і інших європейських державах, які не є членами Союзу [9]) створюється єдиний для всього ЄС «Європейський район польотної інформації», в якому аеронавігаційна підтримка польотів надається незалежно від національних кордонів [9]. Самий верхній повітряний простір поділяється на функціональні блоки, в яких можлива участь і третіх країн, і в рамках яких відповідні держави за угодою між собою надають аеронавігаційні послуги [9].

Крім реконфігурації верхнього повітряного простору в функціональні блоки, Регламент № 551/2004 присвятив окремий розділ вельми важливого

питання співпраці військових і цивільних користувачів європейського повітряного простору. Згідно з концепцією гнучкого використання повітряного простору (FUA від англ. Flexible Use of Airspace), повітряний простір не повинно бути строго розмежовано між військовими і цивільними користувачами, а має представляти собою континуум, в якому кожній групі користувачів надається право його використання в залежності від їх потреб.

На практиці, така концепція, вперше розроблена Євроконтролем в 90–ті роки і активно імплементували на території ЄС з прийняттям пакета регламентів щодо Єдиного європейського неба, здатна істотно збільшити пропускну здатність повітряного простору, при збільшенні навантаження на аеронавігаційні служби [10].

Справа в тому, що традиційно закріплюються тільки за військовими користувачами райони повітряного простору, що використовуються для військових навчань, випробувальних польотів, вибухових робіт тощо, не використовуються ними постійно. Відповідно, використання даного повітряного простору цивільною авіацією, коли воно вільне, не тільки збільшує загальну пропускну здатність повітряного простору, а й знижує вартість польотів цивільних повітряних суден за рахунок прямолінійності руху.

Нарешті, окремий Регламент присвячений питанням взаємодії різних держав-членів ЄС, різниці щодо розробки обладнання, систем і відповідних процедур Європейської мережі. Природно, весь проект модернізації регулювання аеронавігації в Європі виявиться ефективним в тій мірі, в якій зазначені технічні складові нової концепції, вироблені в різних державах-членах ЄС, а в ряді випадків і за їх межами, будуть поєднуватися один з одним. Відповідно, пропонується створити загальні стандарти, відповідність яким виробники будуть підтверджувати одержуваними деклараціями відповідності обладнання (деклараціями по перевірці систем) [11].

Звісно ж, що, не обмежуючи технологічні прориви нав'язуванням якоїсь однієї загальнообов'язкової платформи для розробників аеронавігаційного

обладнання, створення системи сертифікації дозволить забезпечити належний рівень сумісності різних розробок і їх надійність, особливо, що стосується транскордонних аеронавігаційних послуг.

Підсумовуючи вищевикладене, хотілося б відзначити, що пакет чотирьох регламентів по проекту «Єдине європейське небо» послідовно і досить докладно виклав бачення європейським законодавцем нового етапу правового регулювання аеронавігації в ЄС.

Подібно трьом пакетам лібералізації повітряних перевезень, акти вторинного права, присвячені даному проекту, створили міцну базу для більш досконалого регулювання досліджуваних питань. Особливу роль тут відіграє рамковий Регламент, заслуга якого полягає не тільки в формуванні понятійного апарату нової концепції, яким керуються інші регламенти, а й в його ролі сполучного елемента системи актів по «Єдиному неба», як прийнятих, так і запланованих до прийняття в майбутньому.

Перший законодавчий пакет документів за проектом «Єдине європейське небо» носив багато в чому передовий характер і був спрямований на якісну модернізацію багатьох областей аеронавігації. На сьогоднішній момент можна говорити про наявність певних труднощів, що виникли при імплементації першого пакету регламентів. У той момент, коли ці труднощі поставили під загрозу існування системи функціональних блоків повітряного простору (тобто основи концепції Єдиного європейського неба), практично негайно прослідувала реакція з боку інституцій ЄС. З метою вирішення проблеми неефективності був прийнятий новий пакет актів, що отримав назву «Єдине європейське небо II», покликаний, за словами представників Європейської Комісії, сприяти досягненню в транспортній сфері єдності, який можна порівняти з інтеграцією в рамках Економічного і валютного союзу [12].

Законодавчий пакет включає в себе чотири напрямки регулювання:

- підвищення ефективності європейської мережі управління повітряним рухом;
- зміцнення регулювання безпеки аеронавігації;



- просування технологічної складової Єдиного європейського неба;
- збільшення пропускної здатності європейських аеропортів.

Для цього дослідження найбільш цікавим видається перший напрямок, який є ключовим напрямком подальшого розвитку концепції Єдиного європейського неба. Питання підвищення ефективності європейської мережі управління повітряним рухом викладені в Регламенті № 1070 / 2009,322 вносить зміни в регламенти першого пакету по Єдиному європейському небі [13].

Для вирішення центральної проблеми повільності при формуванні блоків повітряного простору, Регламент № 1070/2009 встановлює вимогу про участь кожної держави-члена ЄС в функціональному блоці до 4 грудня 2012 р. [14].

Згідно нововведеній статті 9b Регламенту № 550/2004, координатор здійснює посередництво між державами-членами ЄС, а також третіми країнами за їх участю в блоці, до моменту створення останнього блоку і в будь-якому випадку до 4 грудня 2012 р. Кожні три місяці координатор представляє звіти про проведені переговори та досягнуті результати Європейської Комісії, Комітету по єдиному небі і Європейського Парламенту.

Звісно ж, що оскільки перешкодами для співпраці держав-членів ЄС виступають в чималому ступені різні політичні розбіжності з приводу настільки чутливого питання, яким є повітряно-просторови вимір державної території, ідея про включення інституту посередництва вельми доцільна. Основна проблема тут, на наш погляд, полягає в обмеженні ефективності роботи координатора.

Справа в тому, що згідно з Регламентом, участь координатора можлива тільки у випадках, коли держави-члени ЄС надають йому мандат. Ефективність координатора була б набагато вищою, якби інститути та органи ЄС могли залучити його до участі в ситуаціях, коли цього уникають держави-члени ЄС, а надання мандата було би збережено як єдину можливу опцію тільки за участю в переговорах третіх країн.

Крім приватних рішень, що стосуються функціональних блоків, Регламент № 1070/2009 встановлює і загальний механізм забезпечення більш високого рівня ефективності поточних і майбутніх ініціатив, реалізованих в рамках концепції Єдиного європейського неба. Так, спочатку Євроконтролем (або іншою незалежною організацією, призначеною Європейською Комісією) будуть пропонуватися стандарти продуктивності аеронавігаційної системи на рівні ЄС, які затверджуються Європейською Комісією за погодженням з Комітетом по Єдиному небі.

Далі, над цими стандартами працюють національні наглядові органи в області аеронавігації, які, за погодженням з користувачами повітряного простору, виробляють пропозиції регіональних і національних стандартів. Останні затверджуються на рівні ЄС, але індивідуалізовані під конкретні функціональні блоки [15].

З метою підвищення ефективності аеронавігаційного комплексу ЄС Регламент № 1070/2009 підкреслює необхідність інтеграції управління потоком повітряного руху в ЄС. Управління було доручено Євроконтролю, чий Центральний орган з організації потоків має досвід надання відповідних аеронавігаційних послуг. Згідно з новою статтею 6 Регламенту № 551/2004 робота по даному напрямку має на увазі і активну нормотворчу діяльність Європейської Комісії, яка повинна координувати розподіл радіочастот та радіолокаційних кодів. Звісно ж важливо відзначити, що відповідно до принципів пропорційності і субсидіарності, роль Європейської Комісії в створенні європейської мережі повітряних маршрутів обмежується розподілом радіочастот та радіолокаційних кодів. Тим самим обмежується і втручання інститутів і органів Союзу в найбільш чутливу для держав-членів ЄС групу аеронавігаційних послуг – управління повітряним простором, розвиток якої залишається у віданні держав-членів [16].

Що стосується інших напрямків, варто відзначити, що до прийняття другого пакету актів, компетенція Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA від англ. European Aviation Safety Agency), традиційно займається

питаннями безпеки повітряних перевезень, які не поширювалися на аеронавігаційний комплекс. Співпраця Європейської Комісії та Євроконтролю з EASA в рамках Єдиного європейського неба будувалася на основі різних домовленостей ad-hoc, що, природно, не відповідала зростаючим вимогам по рівню безпеки згідно з проектом «Єдине європейське небо». У зв'язку з цим і було прийнято Регламент № 1108/2009, який розширив компетенцію EASA на аеронавігаційні послуги.

В області просування технологічної складової Рішенням Ради ЄС № 2009/320/ був затверджений Генеральний план європейського управління повітряним рухом для створення спільного підприємства Євроконтролю та Європейської Комісії, який буде займатися розробкою і впровадженням систем і устаткування нового покоління для управління повітряним рухом. Що стосується інших напрямків, варто відзначити, що до прийняття другого пакету актів, компетенція Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA від англ. European Aviation Safety Agency), традиційно займається питаннями безпеки повітряних перевезень, які не поширювалися на аеронавігаційний комплекс. Співпраця Європейської Комісії та Євроконтролю з EASA в рамках Єдиного європейського неба будувалося на основі різних домовленостей ad-hoc, що, природно, не відповідала зростаючим вимогам по рівню безпеки згідно з проектом «Єдине європейське небо». У зв'язку з цим і було прийнято Регламент № 1108/2009, що поширив компетенцію EASA на аеронавігаційні послуги.

В області просування технологічної складової Рішенням Ради № 2009/320 / ЄС був затверджений Генеральний план європейського управління повітряним рухом для створення спільного підприємства Євроконтролю та Європейської Комісії, який буде займатися розробкою і впровадженням систем і устаткування нового покоління для управління повітряним рухом [17]

Слід зазначити, що очікування Комісії були не в повній мірі виправдані. Регламент № 1108/2009 вніс важливі зміни в проект «Єдине європейське небо», проте його імплементація виявилася занадто повільною. Проте, за

останніми прогнозами, до 2030 очікується зростання повітряного транспорту [18].

Підсумовуючи вищевикладене, представляється, що другий законодавчий пакет за Єдиним європейським неба дуже різноманітний як за ураженим областям аеронавігаційного комплексу Європейського Союзу, так і за правовою природою утворюють його актів. Внесення змін в усі регламенти першого пакету по Єдиного європейського неба здатне не тільки значно прискорити створення функціональних блоків спільного повітряного простору, а й сприяти цілісному вдосконаленню правового регулювання аеронавігації на практиці.

### **1.3. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС: проблемні питання що стримують підписання**

У грудні 2007 року Україна та Європейський Союз підписали угоду про спільну авіаційну зону [19], і почалися переговори. Метою є поступова лібералізація ринку та використання загальних правил, заснованих на правилах ЄС, у секторі цивільної авіації для сприяння промисловому та оперативному співробітництву. Угода передбачає уніфікацію ринку повітряного транспорту в Україні та Європейському Союзі, що сприятиме більш ефективному використанню ринку повітряного транспорту та поліпшенню якості послуг, розвиватиме транзитний потенціал України, інтегруватиме його в європейську авіаційну структуру та зміцнюватиме авторитет України як європейська авіаційна країна.

Спільний європейський авіаційний простір – двостороння угода між Європейським Союзом та третьою країною, спрямована на встановлення спільних стандартів безпеки та відкриття ринкових відносин в авіаційному секторі. По суті, S AP – це авіаційна зона вільної торгівлі. Угода заснована на принципах третіх країн. Ці країни прийняли все законодавство ЄС про цивільну авіацію, особливо щодо безпеки польотів, захисту пасажирів,

транспортних обов'язків авіаперевізника, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це специфічна цільова сфера для інтеграції на ринок ЄС відповідно до її стандартів.

Згідно з Указом Президента України № 981 від 19 жовтня 2007 р. «що стосується участі української делегації у переговорах з Європейським Союзом, то переговорний процес про створення Спільного авіаційного простору (САП) між Україною та Європейським Союзом був створений у грудні 2007 року».

Метою угоди є поступове створення спільної авіаційної зони між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною, що базується, серед іншого, на тій же безпеці польотів, авіаційній безпеці, управлінні повітряним рухом та екологічних нормах. Захист авіаційної промисловості, захист споживачів та комп'ютерних систем, бронювання та соціальні норми.

Відповідно до рішення саміту Україна-ЄС, проведеного в лютому 2013 р., та розпорядження Кабінету міністрів України від 13 лютого 2013 р. № 73-р. «Затвердження пріоритетних заходів щодо інтеграції України до ЄС у 2013 році». Заключний етап переговорів був запланований на 2013 рік. Остаточний восьмий раунд переговорів відбувся в Брюсселі з 21 по 22 жовтня 2013 року. Обидві сторони доопрацювали текст угоди та зробили подальші кроки щодо документів, які мають бути парафіровані під час саміту у Вільнюсі 28 листопада.

28 листопада 2013 року у Вільнюсі було парафіровано угоду про Спільний авіаційний простір (САП) між Україною та країнами ЄС. Всі положення цього документа повинні були набрати чинності не пізніше 2015 року.

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципах третьої країни. Третя країна прийняла все законодавство ЄС про цивільну авіацію, включаючи безпеку польотів, захист пасажирів, транспортні обов'язки авіаперевізників, охорону навколишнього середовища, конкуренцію та

державну допомогу. Для України це специфічна цільова сфера для інтеграції на ринок ЄС відповідно до її стандартів.

Угода про спільну авіаційну зону складається з двох частин:

1. Гармонізувати національне законодавство із правом ЄС у сфері безпеки польотів та управління аеронавігацією.

2. Забезпечити взаємодію ринку авіаційної промисловості: усі країни (члени САП) мають рівний доступ до ринку повітряних перевезень, ринку виробництва та обслуговування літаків, а також підготовки авіаційних експертів.

Угода буде офіційно підписана після завершення сторонами внутрішніх процедур. Це перша угода про цивільну авіацію між Європейським Союзом та Україною. Завдяки цій угоді існуючі двосторонні угоди між Україною та країнами ЄС будуть відповідати законодавству ЄС. Основна мета угоди – припинити дії положень, які не дозволяють європейським авіакомпаніям здійснювати рейси до України з країн, що не є країнами угоди. Угода дозволить європейським авіакомпаніям виходити на український ринок з будь-якої країни ЄС та відкривати кращі маршрути для пасажирів між Україною та ЄС. Діючі двосторонні угоди між Україною та країнами ЄС не втратять силу, за винятком умов модифікації «горизонтальної» угоди. Ця горизонтальна угода з Україною застосовується до двосторонніх угод між Україною та усіма 28 країнами-членами ЄС.

Угода про спільний авіаційний простір є конкретним кроком вперед у розвитку відносин між Україною та ЄС у рамках нової політики сусідства ЄС. Варто зазначити, що Європейська Комісія підписала подібні угоди з 15-ма країнами, включаючи Австралію, Нову Зеландію, Чилі, Румунію, Болгарію, більшість країн Західних Балкан, Грузію та Азербайджан.

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципах третьої країни. Третя країна прийняла все законодавство ЄС про цивільну авіацію, включаючи безпеку польотів, сертифікацію та визнання сертифікатів, захист

пасажирів, транспортні зобов'язання авіаперевізників, охорону навколишнього середовища, конкуренцію і державну допомогу.

Отже, можна зробити висновок, що процес гармонізації національних та європейських стандартів та норм є тривалим, вимагає значних зусиль та великої кількості національних заходів та виявляє як позитивні так і негативні наслідки, що вимагають ретельного розгляду та аналізу.

Також можна зазначити, що міжнародні угоди є основою для організації міжнародних повітряних перевезень та головним інструментом розвитку міжнародних повітряних пасажирських та вантажних перевезень. Коротше кажучи, можна зробити висновок, що нам потрібно пришвидшити процес підписання міжнародних угод та знайти термінові рішення.

Україна та Європейський Союз розпочали переговори про створення спільної авіаційної зони у 2007 році. Робота над документом була завершена та парафирована у 2013 році, але Угоду так і не було підписано. Причина криється в суперечці між Великобританією та Іспанією щодо аеропорту Гібралтару. Усі спроби Києва досягти компромісу були безуспішними.

В результаті Brexit став у нагоді. Хоча це сталося 31 січня 2020 року, перехідний період тривав до кінця грудня, тобто Великобританія все ще є частиною законодавчої бази ЄС. Політичні перешкоди для підписання зникли лише на початку 2021 року. Вони хотіли офіційно досягти згоди в Раді Україна-ЄС у лютому, але цього не сталося, оскільки ЄС не встиг оновити текст угоди. Натомість у спільноті Ради Безпеки зазначено, що вони має намір досягти згоди до 2021 року.

Угоду про САП часто називають «відкритим небом». Однак це можна сплутати з Договором про відкрите небо, учасником якого вже давно є Україна, який передбачає розвідувальні польоти військових літаків.

З іншого боку, ОВД (оцінка впливу на довкілля) застосовується до цивільної авіації, передбачаючи, що ринок повітряного транспорту між ЄС та сусідніми країнами є взаємно відкритим. Сюди входять не тільки пасажирські перевезення, але також вантажні перевезення та пошта. Західні Балкани,

Грузія, Молдова, Ізраїль, Йорданія та Марокко вже брали участь у цій галузі. 8 квітня Європейська Комісія не лише затвердила проект угоди про ОВД з Україною, а й затвердила проект Угоди про ОВД з Вірменією, Катаром та Тунісом.

Прес-служба Європейської комісії повідомила Deutsche Welle, що угода скасує існуючі обмеження доступу до ринку між ЄС та Україною. Представник Комісії ЄС додав: «це створить більше можливостей для подорожей, створить нові можливості для авіаційної галузі та покращить сполучення нових маршрутів та напрямків на користь споживачів».

Як і спільна угода, однією з основних ідей САП є запровадження в Україні авіаційних правил та стандартів ЄС. Це особливо актуально з точки зору безпеки польотів, контролю повітряного руху та захисту навколишнього середовища. Тому, наприклад, права українських споживачів будуть захищені так само, як і ЄС.

Однак для цього Києву доведеться виконати всі завдання. Зрештою, додаток до угоди містить десятки законодавчих актів ЄС, які потрібно впровадити в Україні. Європейська комісія та Європейське агентство з авіаційної безпеки (EASA) контролюватимуть успіх впровадження цих стандартів. Тільки таким чином угода може остаточно набути повноцінної сили.

Є ще одна причина, чому українці не відразу відчули вплив САП. Через пандемію авіаперевезення зараз зведені до мінімуму, і ніхто не очікує, що галузь значно зросте, поки не будуть зняті всі обмеження на подорожі. Крім того, експерти попереджають, що пасажиропотік повітряного простору досягне докризового рівня всього за кілька років.

Головне питання, з яким можуть зіткнутися багато мандрівників – як це вплине на тарифи. Угода не має прямого впливу на це. Але це створює умови для конкуренції, і більша конкуренція зазвичай знижує ціну послуги.

Роман Андалак, заступник представника України в Європейському Союзі, зазначив, що головною практичною перевагою САП є збільшення



здатності літати до Європейського Союзу. Він пояснив, що зараз ці маршрути зазвичай розподіляються відповідно до двосторонніх угод між Україною та кожною країною ЄС. «Ми сподіваємось, що після підписання угоди ці обмеження для авіакомпаній будуть зняті, і ринок зіграє свою роль. Бюджетні авіакомпанії ввійдуть в Україну, і нашим авіакомпаніям буде простіше вести бізнес», – сказав він. Іншими словами, згідно з САП, адміністративний тягар українських авіаліній зменшиться, а рейси, маршрути та розклади рейсів до ЄС будуть узгоджуватися згідно з тими ж процедурами, що і будь-яка авіакомпанія ЄС [20].

Указ Президента України № 615/98 від 11 червня 1998 р. «Про затвердження Стратегії України щодо інтеграції до Європейського Союзу» та № 1072/2000 від 14 вересня 2000 р. «Про Альянс за планом європейської інтеграції України». У грудні 1999 р. Україна стала членом Європейської конференції цивільної авіації (ECAC), найбільшого авіаційного форуму в Європі, який фактично об'єднує 42 європейські країни та сформував регіональну авіаційну політику за останні півстоліття, здійснив гарантування та взаємовигідне співробітництво на регіональному рівні. 1 травня 2014 р. Україна стала членом Європейської організації безпеки аеронавігаційного контролю (EUROCONTROL), що є ще одним важливим заходом для розвитку аеронавігаційної системи країни. Цей факт не лише призвів до запровадження міжнародно-правової бази в галузі управління повітряним рухом, а й відкрив можливість для України реалізувати свої національні інтереси. Євроконтроль та інші учасники повинні це враховувати.

Крім того, він законно дозволить нам стати повноправним суб'єктом європейської політики щодо створення так званого «єдиного європейського неба» та брати участь у навчальних програмах ЄС, фінансових та управління повітряним рухом. У галузі авіаційної діяльності це в даний час пов'язано з виконанням угоди про спільний авіаційний простір або так званої угоди про «відкрите небо» між Україною та Європейським Союзом та її державами-членами.

28 листопада 2013 р. документ був парафований у Литовській Республіці (Вільнюс), а переговори щодо його укладення розпочалися наприкінці 2007 р. Хоча цей факт змусив усі сторони погодитися з текстом угоди, питання підписання угоди сьогодні досі не вирішене. Офіційна причина – непослідовність, спричинена невирішеною проблемою терміну «територія» в контексті Гібралтару. Крім того, жодна із сторін не оголосила умови підписання угоди. Як відомо, цей документ є обов'язком України у проекті спільної угоди з Європейським Союзом. Для того, щоб зрозуміти перспективи та позитивні моменти укладення Україною угоди, необхідно звернутися до проекту тексту угоди.

Відповідно до положень статті 1 розділу 1 проекту угоди, його метою є поступове формування спільної авіаційної зони між Україною та ЄС та його державами-членами, особливо на основі тих самих правил у галузі безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, охорона навколишнього середовища, захист прав споживачів, комп'ютерна система бронювання та соціальні аспекти. З цією метою ця угода встановлює правові норми, технічні вимоги, адміністративні процедури, основні операційні стандарти та норми впровадження, що застосовуються обома сторонами відповідно до наступних умов.

Цей вид публічного авіаційного простору функціонує на основі вільного доступу до ринку повітряного транспорту та рівної конкуренції [20]. Порядок дотримання законів і правил передбачений ст. 6 призначених файлів.

Повітряний перевізник однієї сторони повинен дотримуватися законів та норм, що діють на території іншої сторони, та регламентувати експлуатацію та навігацію повітряних суден, що здійснюють повітряні перевезення на своїй території та за її межі, або коли повітряне судно прибуває на територію цієї країни. Закони та правила (включаючи процедури, що регулюють прибуття, митне оформлення, імміграцію, паспорти, митний контроль та карантин, або, у випадку пошти, поштові правила), що застосовуються до перевізників та регулюють їх прибуття або виїзд з території Сторони, застосовуються до

пасажирів, членів екіпажу або людей, які діють від їх імені, і подають заявки на товари, що перевозяться літаками, коли вони прибувають, залишаються або залишають територію. Сфера наданих прав чітко визначена у статті 1.

Стаття 16 частини третьої Угоди. З метою здійснення міжнародних повітряних перевезень авіаперевізниками іншої Сторони кожна Сторона надає іншій Стороні цієї Угоди такі права:

(a) право прольоту над її територією без посадки;

(b) право здійснювати зупинки на її території з будь-якою метою, окрім прийняття на борт або зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу та/або пошти під час здійснення повітряних перевезень (з некомерційними цілями);

(c) право здійснювати зупинки на її території під час експлуатації договірних ліній за встановленим маршрутом з метою прийняття на борт та зняття з нього міжнародного завантаження – пасажирів, вантажу та/або пошти, що перевозяться окремо або комбіновано; та

(d) інші права, передбачені цією Угодою. Ніщо в цій Угоді не повинно розглядатися як надання авіаперевізникам України права приймати на борт на території будь-якої держави-члена ЄС, пасажирів, багаж, вантаж та/або пошту, що перевозяться за компенсацію та мають призначення в інший пункт на території цієї держави-члена [20, с. 123].

Відповідно до угоди передбачається:

– створити САП, що базується на взаємному доступі до ринків авіаперевезень Сторін з рівними умовами конкуренції та на визнанні однакових правил, зокрема, у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, а також гармонізації соціальної сфери та захисту навколишнього середовища;

– поглибити відносини між Сторонами у галузі авіаційного транспорту, зокрема у сфері промислового співробітництва, та розвинути рамки існуючої системи угод про повітряне сполучення з метою розвитку економічних, культурних та транспортних зв'язків між Сторонами;

– сприяти розширенню можливостей повітряних перевезень, у тому числі шляхом розвитку повітряних транспортних мереж для задоволення потреб пасажирів і вантажоперевізників у зручних авіаперевезеннях;

– уможливити для авіаперевізників забезпечення конкурентоспроможних цін та послуг на відкритих ринках для пасажирів та вантажоперевізників;

– забезпечити, щоб усі сфери галузі авіаційного транспорту, у тому числі працівники авіаперевізника, мали вигоду з лібералізованої угоди;

– спиратися на рамки існуючих угод щодо авіаційного транспорту з метою поступового відкриття доступу на ринки та збільшити переваги для споживачів, авіаперевізників, працівників та спільнот обох Сторін;

– забезпечити рівні умови для авіаперевізників, що дозволить їм в умовах справедливих та рівноправних можливостей експлуатувати договірні лінії;

– забезпечити високий рівень безпеки польотів і авіаційної безпеки міжнародних повітряних перевезень;

– забезпечити прозорий і недискримінаційний доступ авіаперевізників до інфраструктури повітряного транспорту, особливо у випадках, коли така інфраструктура є обмеженою, включаючи, але не обмежуючись наданням рівного доступу до аеропортів;

– дотримуватися правил САР, які дають сторонам право брати участь у повному обсязі перегляду САР, включаючи доступ до відкритого ринку, і приносять більше переваг користувачам послуг та підприємствам з обох сторін [19].

Україна має намір включити відповідні вимоги та стандарти ЄС до свого авіаційного законодавства, в тому числі враховуючи подальший розвиток правової бази ЄС:

– інтегрований характер міжнародної цивільної авіації та законодавства, а також відносини між Україною та державами-членами ЄС походять від її участі у міжнародних авіаційних організаціях, особливо в Міжнародній

організації цивільної авіації та Європейській аеронавігаційній організації, а також членах Міжнародної авіаційної організації та третіми країнами

– важливість захисту навколишнього середовища у розвитку міжнародної авіації та формуванні міжнародної авіаційної політики, а також право суверенних держав вживати відповідних заходів для цієї служби;

– важливість захисту споживачів авіаційних послуг підписала певні угоди для нашої країни.

Враховуючи, що угода, досягнута між Україною та ЄС та його державами-членами про загальну авіаційну зону, надає можливість європейським компаніям літати без обмежень в будь-якому аеропорту України, а українським авіакомпаніям здійснювати перевезення в будь-якому аеропорту України – Європи [19 ].

Підписання угоди призвело до посилення конкуренції, що дозволило відмовитись від двостороннього регулювання повітряного транспорту між країнами та скасувати обмеження на підвищення тарифів між пунктами єдиного повітряного простору та кількістю авіакомпаній на маршрутах. Хоча прогнозується зменшення зайнятості вітчизняних авіакомпаній, вважається, що цей негативний фактор буде компенсований новинами про зайнятість з регіональних аеропортів України та туристичних служб.

Отже, угода повинна стати стимулюючим фактором для розвитку українських аеропортів, що призведе до розширення географічного масштабу таких рейсів регіональних аеропортів. Відповідно, тоді Україна зможе стати повноправним учасником ринку авіаційних послуг у Європі.

## **РОЗДІЛ 2.**

### **СПІВПРАЦЯ ЄС ТА УКРАЇНИ ДЛЯ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ІЗ ПРАВОМ ЄС В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

#### **2.1. Участь України в Європейських інституціях в галузі цивільної авіації**

Украерорух – це основа національної аеронавігаційної системи. Розвиток Украероруху як національної організації, якій доручено надавати аеронавігаційні послуги, відповідає стратегічним пріоритетам країни.

Процес стратегічного розвитку аеронавігаційної системи України визначається Указом Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98 «Про затвердження Стратегії інтеграції України до ЄС» та «Планом ЄС». Інтеграція України до Європейського Союзу "2000

З грудня 1999 року Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) – найбільшого в Європі авіаційного форуму, який об'єднує 42 європейські країни, і протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики. Це гарантія ефективний розвиток Регіональна цивільна співпраця. авіація.

Наступним важливим кроком у розвитку вітчизняної аеронавігаційної системи є те, що Україна отримала членство в Європейській організації аеронавігаційної безпеки (Євроконтроль) 1 травня 2004 р [21].

Євроконтроль є органом, який визначає політику авіаційного розвитку держав-членів організації, сьогодні організація налічує 40 членів, включаючи всі країни Європейського Союзу.

Повноправний член організації допомагає:

Покращити безпеку польотів шляхом запровадження міжнародних правил та процедур, модернізації аеронавігаційної системи, підвищення кваліфікації та навчання персоналу;

Збільшити обсяг повітряного руху в повітряному просторі України та створити додаткові гарантії для користувачів, які надають послуги високого рівня;

Україна бере участь у створенні та розробці єдиної європейської системи обслуговування повітряного руху для досягнення максимальної ефективності аеронавігаційної системи при найкращому рівні витрат;

Впровадити систему управління та контролю якості, яка відповідає міжнародним стандартам у національній аеронавігаційній галузі;

Набути досвіду на міжнародному рівні шляхом безпосереднього навчання в Євроконтролі та співпраці з українськими експертами та поширити цей досвід на національному рівні;

Зміцнити авторитет України як головної європейської авіаційної країни. Україна отримала статус члена Євроконтролю, крім запровадження міжнародно-правової бази в галузі управління повітряним рухом, вона також дозволяє нашій країні реалізовувати національні інтереси, які будуть враховані Євроконтролем та іншими установами. Ставши європейським загальноєвропейським планом управління повітряним рухом (ATM) (EATMR, навчальна програма), головним органом фінансової програми ЄС щодо управління повітряним рухом.

У грудні 2007 року Україна та Європейський Союз розпочали переговори щодо угоди про спільну авіаційну зону. Метою є поступова лібералізація ринку та використання загальних правил, заснованих на правилах ЄС, у секторі цивільної авіації для сприяння промислового та оперативному співробітництву. Угода передбачає об'єднання України та ринку повітряного транспорту ЄС, що сприятиме більш ефективному використанню ринку повітряного транспорту та поліпшенню якості послуг, розвиватиме транзитний потенціал України, інтегруватиметься до європейської авіаційної структури та посилюватиме повітряний транспорт України, транспортний ринок, як повноваження європейських авіаційних країн. Крім того, представники Украероруху також активно беруть участь у роботі CANSO.

Оскільки CANSO була створена в 1998 році, на додаток до урядових конференцій, що проводились через CANSO (AGM), та засідань генерального директора CANSO (EC3), регіонального комітету для вищих посадових осіб європейських постачальників, інтереси європейських постачальників послуг. На 49-му засіданні Комітету (EC3 / 49), яке відбулося 13 листопада 2012 року, Генеральний директор Украероруху був обраний членом Постачальників аеронавігаційного обслуговування делегації Європейського управління аеронавігаційного обслуговування (ANSB) на 2013 рік -2014. Представник. Є членом Європейського Союзу. На 55-му засіданні комітету (EC3 / 55), яке відбулося 13 листопада 2014 р., Директор європейського бюро CANSO призначив Генеральний директор UkSATSE для роботи в країнах, що не входять до ЄС [21].

11 березня 2015 р. провідні виробники аеронавігаційного обладнання – Індра (Іспанія) та Avitech (Німеччина), а також постачальники аеронавігаційних послуг з Литви (Oro navigacija), Польщі (PANSA) та України (UkSATSE) Світова конференція повітряного руху в Мадриді. Створення консорціуму SOFIAXL Метою консорціуму є створення системи та служби для підтримки гнучкого використання повітряного простору (CS4-AFUAS) з метою організації європейського повітряного руху для країн-членів Євроконтролю в оголошеному тендері [22]. Централізоване CS4-AFUAS Послуга дозволить користувачам. Цивільне та військове використання для максимізації потенціалу європейського повітряного простору та зменшення витрат на інфраструктуру.

Підсумовуючи, можна зазначити, що в даний час діяльність Міністерства інфраструктури та Міністерства національних авіаційних служб спрямована на створення більш вільних умов для регулярних повітряних сполучень з державами-членами ЄС на двосторонній основі та підписання інших угод про сертифікацію та безпеку цивільної авіації між Україною та Європою. Станом на жовтень 2016 року, незалежно від угоди про САП, обмеження щодо кількості рейсів з України до Греції, Литви, Італії, Польщі та



Болгарії скасовано, а кількість рейсів до Франції зросла, хоча з України виконує лише одна авіакомпанія і Франція. Крім того, лібералізовані двосторонні рейси з Молдовою та Вірменією. Угода про відкрите небо зі Сполученими Штатами набула чинності в січні 2016 року. До 2021 року ці умови було покращено, в Україні почали з'являтися більш регулярні рейси над європейським небом, була збільшена кількість представництв авіаліній держав-членів Європейського Союзу, зокрема, в аеропорту Бориспіль у Києві, та аеропортах у Одесі, Харкові та Львові.

У сфері безпеки Національна авіаційна адміністрація та Європейське агентство з авіаційної безпеки підписали робочу угоду про участь у програмі Європейського Союзу «SAFA», та про збір й обмін інформацією про безпеку повітряних суден. Також була здійснена підготовка до підписання угоди між Міністерством інфраструктури та Європейською Комісією про координацію систем сертифікації та робочої угоди між Державною авіаційною службою та Європейським агентством з авіаційної безпеки про співпрацю у галузі безпеки цивільної авіації.

Наразі Україна має широкі міжнародні зобов'язання у галузі цивільної авіації за міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права, серед яких 7 під егідою Євроконтролю, Угодою між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення («горизонтальна угода») тощо.

Отже, можна зазначити, що активна участь України у європейських інституціях в галузі цивільної авіації, таких як Європейській конференції цивільної авіації та Європейській організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль», а також співпрацю європейського консорціуму та Державної авіаційної служби України в межах проекту «SAFER-U: Розвиток авіаційної законодавчої бази України шляхом наближення до законодавства ЄС» прискорює процес, як підписання Угод задля приведення законодавства держави у відповідність праву ЄС, так і повноправну участь України у європейському авіаційному просторі.

## **2.2. Адаптація законодавства України до права ЄС у сфері цивільної авіації шляхом імплементації *acquis* ЄС**

Основними авіаційними правилами ЄС (включаючи сертифікацію та акредитацію) є Регламент (ЄС) № 216/2008 про загальні правила у галузі цивільної авіації та створення Європейського агентства з авіаційної безпеки, зміненого Регламентом № 690/2009, № 1108 / 2009 та № 6/2013. Цей регламент замінює Директиви № 91/670 / ЄЕС, № 2004/36 та № 1592/2002.

Відповідно до статті 1 Регламенту, він застосовується до:

- проектування, виготовлення, обслуговування та експлуатація авіаційних виробів, деталей та приладів, а також приватних осіб та організацій, що беруть участь у проектуванні, виготовленні та обслуговуванні таких виробів, деталей та приладів;
- люди та організації, що беруть участь в авіаційних операціях.
- якщо продукція, деталі, обладнання, персонал та організації беруть участь у військовій, митній, поліцейській чи подібній діяльності, це положення не застосовується. Держава-учасниця зобов'язується забезпечити, наскільки це можливо, таку діяльність здійснювати під належним наглядом, беручи до уваги цілі регламенту [24].

Завданнями регламенту є:

- встановити та підтримувати високо уніфіковану безпеку цивільної авіації в Європі;
- забезпечити високо уніфікований рівень охорони навколишнього середовища;
- популяризувати вільний рух товарів, людей та послуг;
- поліпшити прибутковість у процесі нагляду та сертифікації та уникнути дублювання на національному та європейському рівнях;
- допомагати державам-учасницям виконувати свої зобов'язання за Чиказькою конвенцією, закласти основу для загального тлумачення та рівномірного застосування останніх пунктів та забезпечити належне

врахування їх статей у Правилах імплементації та правилах Конвенції. імплементувати цю конвенцію;

- поширення поглядів громади на стандарти та правила безпеки цивільної авіації у всьому світі шляхом відповідної співпраці з третіми країнами та міжнародними організаціями.

Шляхами досягнення цих цілей є:

- підготовка, прийняття та уніфіковане виконання всіх необхідних законопроектів;

- визнання сертифікатів, ліцензій, погоджень та інших документів, виданих продукцією, персоналом та організаціями відповідно до цих норм та правил впровадження без додаткових вимог;

- створити незалежне Європейське агентство з авіаційної безпеки (EASA);

- національний авіаційний орган рівномірно застосовує всі необхідні закони в межах своїх відповідних повноважень.

Відповідно до статті 3 «Положення», «сертифікація» стосується будь-якої форми визнання того, що продукція, компоненти чи прилади, організації чи приватні особи відповідають відповідним вимогам "Положення" та правилам його впровадження, а також видачі відповідних сертифікатів. Доведіть цю послідовність. «Сертифікат» означає будь-яке схвалення, дозвіл чи інший документ, виданий в результаті сертифікації [25].

На додаток до положень статті 4, літаки, включаючи будь-які встановлені вироби, деталі та обладнання:

- розроблено та виготовлено EASA або організаціями, що забезпечують нагляд за безпекою;
- зареєструватися в Договірній Державі, якщо тільки регулятивний нагляд за безпекою не передано третій країні, і вони не здійснюються оператором Співтовариства;

- якщо регуляторний нагляд за безпекою здійснює одна з держав-членів і здійснює оператор всередині Співтовариства або за його межами, зареєструйтесь у третій країні;
- реєстрація, зареєстрована в третій країні або зареєстрована в країні-члені, яка доручає нагляд за безпекою третій країні та використовується оператором третьої країни всередині або за межами Співтовариства, вважається відповідною нормам [26].

Відповідність повітряного судна, зареєстрованого в Договірній Державі, продуктам, частинам та обладнанню, встановленому на ньому, визначається відповідно до таких положень:

1) Виріб повинен мати сертифікат типу.

Якщо заявник довів, що товар відповідає основі сертифікації типу, а виріб не має наступних характеристик або характеристик, видається сертифікат типу та доказ про зміну сертифікату типу, включаючи додатковий сертифікат типу що не є безпечним. Сертифікат типу охоплює виріб, включаючи всі деталі та обладнання, встановлене на ньому.

2) Якщо деталі та пристрої сертифіковані на відповідність детальним умовам льотної придатності, встановленим для забезпечення відповідності основним вимогам, може бути виданий спеціальний сертифікат.

3) Якщо кожне повітряне судно сертифіковане на відповідність типовому проекту, затвердженому сертифікатом типу, а відповідні документи, перевірки та випробування показують, що стан повітряного судна гарантує безпечну експлуатацію, буде видано окремий сертифікат льотної придатності.

4) Сертифікат льотної придатності діє до призупинення, анулювання або припинення дії, доки ПС не буде відремонтовано відповідно до основних вимог.

Особам, відповідальним за ремонт виробів, деталей чи обладнання, може знадобитися мати відповідні сертифікати (особисті сертифікати) [27].

Здатність установ, що навчаються, нести відповідальність за свої органи сертифікації, може бути визнана шляхом затвердження.

Якщо доведено, що ПС може безпечно виконувати основні польоти, може бути надано дозвіл на політ. Існують відповідні обмеження при видачі ліцензій, особливо для безпеки третіх осіб.

Сертифікати обмеженої льотної придатності можуть видаватися повітряним судам, які ще не видали сертифікат типу. У цьому випадку необхідно довести, що ПС відповідає особливим умовам льотної придатності, але враховуючи цільове використання, відхилення від основних вимог може забезпечити достатню безпеку.

Прийнятне ПС для цих обмежених сертифікатів та обмеження на використання цих ПС визначатимуться відповідно до правил впровадження.

Якщо кількість повітряних суден того самого типу, що відповідає обмеженому сертифікату, є розумною, може бути виданий обмежений сертифікат типу та встановлена основа для відповідного сертифікату типу.

Відповідно до статті 6 регламентів, вироби, деталі та обладнання відповідають вимогам щодо охорони навколишнього середовища, зазначеним у Додатку 16 Чиказької конвенції, яка була видана 24 листопада 2005 року для публікацій I та II, за винятком додатків Додатку 16. Відповідно до процедур, викладених у статті 54 (3) Регламенту, попередні регламенти можуть бути змінені з метою їх узгодження з наступними поправками до Чиказької конвенції та додатків до неї, і ці поправки набувають чинності після прийняття Конвенція. I має застосовуватися до всіх договірних держав за умови, що такі угоди не розширюють сферу дії цього Регламенту. Видача сертифікатів регулюється статтею 11 «Положення». Отже, держава-учасниця не повинна подавати подальші прохання чи оцінки щодо визнання сертифікатів, виданих згідно з Регламентом. Якщо первинне підтвердження стосується конкретних потреб, будь-яке подальше підтвердження покриватиме лише ті самі потреби.

Комітет може за власною ініціативою або на запит держави-учасниці або EASA застосувати положення статті 6 Рішення 1999/468 / ЄС для визначення відповідності сертифіката, виданого відповідно до положень цього Регламенту, цим положенням та його правила застосування [28].

У разі невідповідності регламенту комітет може вимагати від емітента сертифіката вжити відповідних заходів для виправлення ситуації та вжити захисних заходів, таких як обмеження або анулювання сертифіката. Сертифікати, які не можуть бути видані відповідно до положень цих Правил, можуть видаватися відповідно до відповідних положень національного законодавства. Стаття 12 стосується визнання сертифікатів, виданих третіми країнами.

Отже, як відступ від норм та правил імплементації, EASA або авіаційні органи держав-членів можуть видавати сертифікати на основі сертифікатів, виданих авіаційними органами третьої країни відповідно до вимог взаємного визнання. Угода між Співтовариством та третьою країною. У випадку, якщо Європейське Співтовариство не досягло згоди, Договірна Держава або Європейське агентство з авіаційної безпеки можуть видавати сертифікат на основі сертифіката, виданого компетентним органом третьої країни відповідно до угоди між Договірною Державою та третьої країни перед відповідними положеннями. Правила набувають чинності. Інші держави-члени. EASA може також надавати такі сертифікати від імені будь-якої з договірних держав відповідно до угоди, досягнутої між однією з договірних держав та відповідною третьою державою. Якщо Комітет вважає, що умови угоди між державою-учасницею та третьою країною не можуть гарантувати рівень безпеки, еквівалентний рівню безпеки, передбаченому Регламентом та правилами його імплементації, та / або така угода буде дискримінувати Договір Сторони, щоб довести, що його причини вищі за безпеку, або така угода порушує зовнішню політику Співтовариства щодо третіх країн, і відповідні договірні держави можуть вимагати якнайшвидшого внесення змін до угоди, або призупинити чи припинити її застосування.

Держави-учасниці вживають необхідних заходів для розірвання угоди якомога швидше після набрання чинності домовленістю між Співтовариством та відповідною третьою країною щодо територій, охоплених останньою.

Що стосується продукції, деталей та обладнання, EASA виконує функції та завдання країни проектування, виготовлення або реєстрації від імені Договірних Держав відповідно до положень Чиказької конвенції або додатків до неї, і стосується з точки зору затвердження проекту [29].

Для цього, зокрема, слід:

- встановити та повідомити основу сертифікації типу для кожного товару, який вимагає сертифікації типу або змін до сертифікації типу. Основа сертифікації включає відповідні правила льотної придатності, нормативні акти, які прийняли еквівалентні рівні безпеки, і якщо конструктивні особливості певного продукту чи досвіду обслуговування роблять якісь правила льотної придатності неадекватними або невідповідними для забезпечення відповідності основним вимогам, потрібні спеціальні докладні технічні умови;
- для кожного виробу, для якого потрібен обмежений сертифікат льотної придатності, встановіть та повідомте про особливі умови льотної придатності;
- встановити та повідомити докладні умови льотної придатності для кожного компонента або обладнання, для якого потрібен сертифікат;
- для кожного товару, який потребує екологічної сертифікації, сформулюйте та повідомте відповідні вимоги щодо охорони навколишнього середовища;
- незалежно або через національні авіаційні органи або кваліфіковані організації для проведення технічних перевірок, пов'язаних із сертифікацією продукції, компонентів та обладнання;
- видати сертифікати відповідного типу або відповідні зміни;
- випуск сертифікатів на деталі та обладнання;
- видача відповідних екологічних сертифікатів;
- якщо вимоги щодо видачі сертифікатів більше не виконуються, або фізична або юридична особа, яка володіє сертифікатом, не може виконувати

свої зобов'язання згідно з регламентами або правилами його впровадження, відповідні сертифікати мають бути змінені, призупинені або скасовані;

– забезпечити підтримку функцій льотної придатності, пов'язаних із сертифікованою продукцією, деталями та обладнанням, включаючи своєчасне реагування на питання безпеки та випуск та розповсюдження відповідної обов'язкової інформації.

Стосовно організацій, EASA:

- незалежно або через національний авіаційний орган або кваліфікований орган інспекції та контролю для перевірки органу з сертифікації;

- видача та поновлення сертифікації проектних та виробничих організацій, розташованих на території Договірної Держави, якщо цього вимагає Договірна Держава, виробництва та організації організації, розташованої за межами території Держави-члена;

- модифікуйте, прийміть або скасуйте сертифікат відповідної організації відповідно до вимог, і сертифікат, виданий нею, втрачає чинність, або якщо відповідна організація не застосовує відповідні посилання, що вимагаються її правилами або правилами її впровадження.

Регламент Комісії (ЄС) № 748/2012 встановлює правила сертифікації щодо придатності повітряних суден та супутніх товарів, деталей та обладнання до польоту та впливу на навколишнє середовище, а також сертифікацію організацій, які займаються проектуванням та виробництвом літальних апаратів [26].

Одним із пріоритетних напрямків, в якому відбувається коригування законодавства України, є технічні регламенти та стандарти та транспорт.

В рамках співпраці уповноважених національних відомств у галузі цивільної авіації в Україні до прийняття нового Українського авіаційного кодексу (ПКУ) відбулося багато основних подій.

Тому з 6 по 7 березня 2007 р. У Брюсселі відбулася робоча зустріч, на якій обговорювались передумови та зміст угоди про спільну авіаційну зону,



яка підписується між Україною та Європейським Союзом, а також інші питання. Авіаційні відносини всередині України та Європейського Союзу Модернізація українського авіаційного законодавства зробила його юридично відповідним правилам ЄС, і ЄС запропонував план поступового прийняття стандартів та законодавства ЄС в галузі авіації. Сторони також домовились продовжувати обговорення технічних питань через робочу зустріч між Європейським агентством з авіаційної безпеки (EASA) та Україною, обговорити питання інтеграції Спільної авіаційної адміністрації (Спільної авіаційної адміністрації) до Європейського агентства з авіаційної безпеки та подальші кроки для подальшої експлуатації літака за проектом ASTC. На даний момент Антонов зареєстрований у державах-членах ЄС.

За результатами робочої зустрічі між представниками України та Європейського Союзу, що стосується передумов співпраці та змін до майбутньої угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір, а також вирішення інших питань у співпраці з авіаційних відносин, обидві сторони перебували в Києві в 2006 р. (2006 р.) та 2008 р. (Брюссель) – це угода про співпрацю між Міністерством транспорту України (ДААУ) та Європейським агентством авіаційної безпеки, підписана в Парижі 9 грудня 2009 р. Встановлені робочі розпорядки були встановлені, оскільки Національна адміністрація встановила повноваження та завдання EASA, навіть відповідно до процедур. Виконання Кіпрської угоди (щодо формулювання, прийняття та впровадження загальних авіаційних вимог) та підготовка до EASA здійснення стандартних візитів на основі відповідних стандартів відповідно до стандартизованих технічних методів, принципів та процедур. Окрім іншого, це стосується:

- сертифікація льотної придатності та екологічна сертифікація повітряних суден та супутніх товарів, компонентів та обладнання;
- зберігати льотну придатність повітряних суден та літальних виробів, деталей та обладнання, а також затвердження організацій та персоналу, залучених до цих завдань; технічних вимог та адміністративних процедур.

Вже у 2006 р. З метою поступового впровадження вимог міжнародних та європейських стандартів в Україні та створення умов для участі України в Європейській спільній авіаційній адміністрації (на той час) Національне агентство з нагляду за безпекою авіації України прийняло наказ, пункт 1 з яких мав на меті «застосувати загальні авіаційні вимоги до цивільної авіації в Україні JAR-OPS 1» Комерційний повітряний транспорт (повітряне судно) «не вимагає офіційного опублікування», але його потрібно зареєструвати в Міністерстві юстиції України. Нормативних актів (включаючи «Загальні авіаційні вимоги») до національних норм та практик. Одним із методів є цитування, тобто цей «правоохоронний метод, тобто країни встановлюють лише процедури застосування певних нормативних актів на своїх територіях та використовують згадані правила у двосторонній угоді про повітряне сполучення у національному законодавстві» [27].

Чинна стаття 1 ПКУ, частина 1, не містить визначення поняття «авіаційні правила». Навпаки, стаття 2 (2) передбачає, що інші терміни, що використовуються в цьому кодексі, повинні використовуватися відповідно до значення, наведеного в стандартах Міжнародної організації цивільної авіації та українському законодавстві. Хоча пункт 1.4 наказу Міністерства транспорту про сертифікацію типу повітряного судна (до речі, основний документ, який визначає процедури відповідності виробу параметрам, зазначеним у проектно-технічній документації) та містить визначення авіаційних норм, а саме: та стандарти, їх впровадження це є необхідною умовою безпеки польотів та захисту навколишнього середовища, щоб бути захищеним від авіації. Ця всебічність невизначеності основних категорій авіаційного законодавства ПКУ створила певний вакуум у його розумінні.

Однак для статті 4 частини 2 ПКУ, статті 5 частини 1 та 2, статті 6 частини 1, статті 10 частини 2, 4 та 10, статті 11 частини 1-3, 5 та 6 Аналіз дозволяє зробити висновок: опис авіаційних правил.

Перш за все, вони є елементами державного нагляду за діяльністю цивільної авіації. Після їх порушення відповідальність буде встановлена; вони

охоплюють певні сфери державного нагляду (наприклад, створення умов для повітряних перевезень та технічного обслуговування) та їх здійснення (поля) здійснюється шляхом формулювання, прийняття, впровадження та впровадження постійного моніторингу та перевірки відповідності українським авіаційним правилам [27].

По-друге, вони є невід'ємною частиною механізму управління авіаційною безпекою. Там, де це можливо, для забезпечення безпеки цивільної авіації орган цивільної авіації забороняє, скасовує та призупиняє всі види польотів та авіаційної діяльності, якщо він не відповідає встановленими стандартами та українськими авіаційними правилами; Авіаційні правила України можуть обмежувати або забороняти певну поведінку авіаційних суб'єктів або їх зобов'язання виконувати певні дії.

По-третє, управління цивільною авіаційною діяльністю згідно з авіаційними правилами України та використання повітряного простору України органами цивільної авіації є нормативними вимогами останніх. Необхідність дотримання авіаційних правил поширюється на всі юридичні та фізичні особи в Україні та суб'єкти авіаційної діяльності за межами України.

Якщо ми не наголосимо на тому, що згідно з ПКУ вони базуються на стандартах Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та рекомендованій практиці, положеннях Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), тоді опис українських авіаційних правил буде неповним), Європа Організація безпеки аеронавігаційного контролю (Євроконтроль), інші міжнародні авіаційні організації та враховують законодавство Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

Підсумовуючи, можна побачити, що в цілому Україна сформувала стратегічне бачення, інституційні механізми та регуляторну базу, які адаптують українське законодавство у галузі цивільної авіації до законодавства ЄС. В українському авіаційному секторі все ще є багато невирішених питань. Одним із центральних напрямків можна визначити нестабільність формування та реалізації національної політики галузі

цивільної авіації. У зв'язку з цим, як пропозицію, можна запропонувати сформулювати та прийняти на законодавчому рівні комплексний план підготовки до укладення та набуття чинності Угодою про САП між Україною та Європейським Союзом.

## **РОЗДІЛ 3.**

### **ПРИВЕДЕННЯ У ВІДПОВІДНІСТЬ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ПРАВА ЄС**

#### **3.1. Гармонізація законодавства шляхом внесення змін до Повітряного кодексу України**

Нормативно-правова база щодо діяльності цивільної авіації в Україні містить приблизно тисячу нормативних актів. Основним нормативно-правовим актом українського авіаційного законодавства є Повітряний кодекс [30].

Оригінальна версія українського авіаційного закону була прийнята в 1993 р. Одночасно із формуванням української авіаційної системи. Розвиток авіаційної галузі здійснюється відповідно до Національного комплексного плану розвитку повітряного транспорту України на період 2010 року, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 919 від 27 липня 2001 року. Радянський Союз та його розвиток на початку 1990-х. Звичайно, за ці роки до цих законопроектів було внесено необхідні зміни та доповнення, але більшість із них застаріли та потребують заміни відповідними національними правилами, щоб відповідати вимогам законодавства ЄС. Європейські експерти неодноразово наголошували на необхідності вдосконалення повітряного законодавства [31].

Водночас одним із пріоритетів співпраці у галузі транспорту у 2010 р., Визначеному в Порядку денному Альянсу (КПК) між Україною та Європейським Союзом, було прийняття нового українського авіаційного закону, який став передумовою для угоди про «спільний авіаційний простір» Крім того, Україна повинна виконувати міжнародні нормативні вимоги в цьому відношенні, оскільки вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), Європейської організації аеронавігаційної безпеки

(EUROCONTROL) та Кандидати в члени Організації Об'єднаних Націй з питань авіаційної адміністрації (JAA), деякі їх повноваження передані Європейському агентству з авіаційної безпеки (EASA) [32].

Для задоволення цих вимог Верховна Рада України 19 травня 2011 року прийняла нове Положення про авіацію України, яке набрало чинності 17 вересня 2011 року. Прийнято кодекс лібералізації міжнародних повітряних перевезень за участю України [33].

Прийняті документи по-новому розглядають права пасажирів та визначають конкретні причини, строки та розміри компенсації за відмову у перевезенні, скасування рейсів, великі затримки вильоту та зниження рівня обслуговування. Крім того, чартерні пасажирів можуть також отримати компенсацію за затримку рейсу. Нове значення нового авіаційного закону включає такі питання: авіація поділяється на державну та цивільну (цивільна авіація включає комерційну авіацію (перевезення пасажирів та вантажів), авіаційні роботи та авіацію загального призначення, так звані "малі літаки" використовуються в приватних цілях та регулюються спрощені правила та вимоги, тоді як національна авіація забезпечує національну безпеку та використовує літаки для захисту країни та захисту населення); впорядковують регулятивні та наглядові функції авіаційної галузі та системи державного управління. Авіаційний кодекс визначає уповноважений орган цивільної авіації, який реалізує національну політику та стратегії розвитку української авіації та реалізує національне вдосконалене національне законодавство за умов врахування вимог процесу європейської інтеграції [34].

Нагляд за діяльністю у галузі цивільної авіації. Кодекс втілює резолюцію щодо фінансування видатків національної цивільної авіації. У той же час національні видатки на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях несе український бюджет [33].

Нововведенням у сфері повітряного законодавства є можливість організації пасажирських перевезень соціального значення, одночасно надаючи авіаперевізникам право виконувати рейси з урахуванням потреб

української транспортної системи. Іншими словами, авіаційні органи можуть вирішити надавати послуги за певними маршрутами, навіть якщо повітряного руху мало, але це важливо для міст або регіонів [35].

Вперше українські авіаційні правила чітко визначають зобов'язання авіакомпанії перед пасажирами [36].

Нормативно-правова база щодо діяльності цивільної авіації в Україні містить приблизно тисячу нормативних актів. Основним нормативно-правовим актом українського авіаційного законодавства є Авіаційний кодекс. Оригінальна версія українського авіаційного закону була прийнята в 1993 р [42]. Одночасно із формуванням української авіаційної системи. Розвиток авіаційної галузі здійснюється відповідно до Національного комплексного плану розвитку повітряного транспорту України на період 2010 року, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України No 919 від 27 липня 2001 року. Радянський Союз та його розвиток на початку 1990-х. Звичайно, за ці роки до цих законопроектів було внесено необхідні зміни та доповнення, але більшість із них застаріли та потребують заміни відповідними національними правилами, щоб відповідати вимогам законодавства ЄС [40]. Європейські експерти неодноразово наголошували на необхідності вдосконалення повітряного законодавства. Водночас одним із пріоритетів співпраці у галузі транспорту у 2010 р., Визначеному в Порядку денному Альянсу (КПК) між Україною та Європейським Союзом, було прийняття нового українського авіаційного закону, який став передумовою для угоди про загальна авіаційна зона [46]. Крім того, Україна повинна виконувати міжнародні нормативні вимоги в цьому відношенні, оскільки вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), Європейської організації аеронавігаційної безпеки (EUROCONTROL) та Кандидати в члени Організації Об'єднаних Націй з питань авіаційної адміністрації (JAA), деякі їх повноваження передані Європейському агентству з авіаційної безпеки (EASA). Для задоволення цих вимог Верховна Рада України 19 травня 2011

року прийняла нове Положення про авіацію України, яке набрало чинності 17 вересня 2011 року. Прийнято кодекс лібералізації міжнародних повітряних перевезень за участю України. Прийняті документи по-новому розглядають права пасажирів та визначають конкретні причини, строки та розміри компенсації за відмову у перевезенні, скасування рейсів, великі затримки вильоту та зниження рівня обслуговування [47]. Крім того, чартерні пасажирів можуть також отримати компенсацію за затримку рейсу. Нове значення нового авіаційного закону включає такі питання: авіація поділяється на державну та цивільну (цивільна авіація включає комерційну авіацію (перевезення пасажирів та вантажів), авіаційні роботи та авіацію загального призначення, так звані «малі літаки» використовуються в приватних цілях та регулюються спрощені правила та вимоги, тоді як національна авіація забезпечує національну безпеку та використовує літаки для захисту країни та захисту населення); впорядковують регулятивні та наглядові функції авіаційної галузі та системи державного управління. Авіаційний кодекс визначає уповноважений орган цивільної авіації, який реалізує національну політику та стратегії розвитку української авіації та реалізує національне вдосконалене національне законодавство за умов Врахування вимог процесу європейської інтеграції Нагляд за діяльністю у галузі цивільної авіації. Кодекс втілює резолюцію щодо фінансування видатків національної цивільної авіації. У той же час національні видатки на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях несе український бюджет [43]. Нововведенням у сфері повітряного законодавства є можливість організації пасажирських перевезень соціального значення, одночасно надаючи авіаперевізникам право виконувати рейси з урахуванням потреб української транспортної системи. Іншими словами, авіаційні органи можуть вирішити надавати послуги за певними маршрутами, навіть якщо повітряного руху мало, але це важливо для міст або регіонів. Вперше українські авіаційні правила чітко визначають зобов'язання авіакомпанії перед пасажирами.



Отже, згідно з цим документом, авіакомпанія несе відповідальність за втрати або шкоду, завдану пасажирями, багажем, вантажем та поштою під час перевезення [44]. Проте, якщо раніше згадувалися лише покарання, накладені на авіакомпанії, у новому документі чітко прописані конкретні цифри. Наприклад, кодекс передбачає, що якщо пасажирам відмовляють у перевезенні проти їхньої волі, перевізник повинен виплатити їм таку компенсацію: 250 євро – в межах 1500 кілометрів польоту; 400 євро – застосовуються для рейсів з дальністю від 1500 до 3500 кілометрів; 600 європейських рейсів понад 3500 кілометрів. По суті, це відповідає європейській практиці. Авіаційні правила відображають питання авіаційної безпеки (польоти, експлуатаційне обладнання).

### **3.2. Впровадження у законодавство України стандартів Європейського Союзу в галузі цивільної авіації у рамках імплементації Угоди про асоціацію**

Основним документом щодо внесення змін в законодавство України стосовно авіаційного простору є проект закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо удосконалення порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України»

Законопроект спрямований на вдосконалення формулювання, прийняття та імплементації українських авіаційних норм [45], що сприятиме ефективному впровадженню національного законодавства ЄС у галузі цивільної авіації. Завданням законопроекту є внесення змін до деяких законодавчих законопроектів, які регламентують процедури формування, прийняття та імплементації українських авіаційних норм. Ініціатори законопроекту заявили, що відповідно до частини першої статті 4 Українського закону про авіацію Україна, як країна, яка підписала Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання

міжнародних зобов'язань, визначених Конвенцією [50], та забезпечити створення безпечних умов для суспільства та захист цивільної авіації Повітряна діяльність та використання українського повітряного простору на благо [49]. Отже, відповідно до статті 37 цієї Конвенції кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати з метою забезпечення того, щоб правила, стандарти, процедури та домовленості, що застосовуються до повітряних суден, персоналу та допоміжних маршрутів обслуговування, були якомога однаковішими з усіх питань. Ця єдність сприятиме вдосконаленню аеронавігації. Законопроект передбачає внесення змін до авіаційного законодавства України, що підтверджує, що авіаційні правила України базуються на стандартах та рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, положеннях Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської асоціації безпеки аеронавігаційного контролю (Євроконтроль), агенцій безпеки та інших міжнародних авіаційних організацій і відповідно до законодавства ЄС у галузі цивільної авіації. За словами організаторів, імплементація законопроекту допоможе ефективно впровадити законодавство про цивільну авіацію ЄС у національне законодавство та належним чином виконати міжнародні зобов'язання України в галузі цивільної авіації [48].

Проект законопроекту, що стосується законів і підзаконних актів, охоплює зобов'язання щодо європейської інтеграції, особливо положення статті 368 глави 5 «Економічне та галузеве співробітництво», глави 7 «Транспорт» Української спільної угоди енергетики (далі – «Угода про асоціацію»), відповідно до угоди, співпраця між Україною та Європейським Союзом має на меті покращити потік пасажирів та вантажів [38].

Законопроект є одним із пріоритетних напрямків законодавчих актів в рамках імплементації союзної угоди між Україною та Європейським Союзом. Згідно з Додатком XXXII глави 5 «Економічне та галузеве співробітництво» та глави 7 «Транспорт», Україна прагне поступово наближати своє законодавство до законодавства ЄС у галузі транспорту [39]. Слід зазначити, що імплементація вимог та стандартів ЄС в галузі авіації повинна безпосередньо

базуватися на Угоді про Спільний авіаційний простір, яку необхідно підписати та затвердити. Однак за ініціативою Європейського Союзу підписання угоди про САР було відкладено двічі. У грудні 2007 року почалися переговори щодо укладення спільної угоди про авіаційну зону між Україною та Європейським Союзом, наприклад, положення спільної угоди. Узбекистан виконав відповідні внутрішні процедури та отримав повноваження укласти угоду у травні 2014 року [54]. У той же час, згідно з другою редакцією трудової угоди, підписаної Національною авіаційною адміністрацією та Європейським агентством з авіаційної безпеки 18 січня 2016 року, Україна приймає вимоги та прийнятні методи відповідності та керівні матеріали на основі наданих нам повноважень. З огляду на вищезазначені обставини, форма впровадження вимог та стандартів ЄС в авіаційному секторі, запропонована в законопроекті, не суперечить меті «Угоди про асоціацію» і її слід розглядати як один із прийнятних варіантів. Отже, законопроект не порушує міжнародно-правових зобов'язань України [56].

Основним інструментом, який використовується в Європі для планування та координації діяльності, є документ про імплементацію єдиного європейського неба (ESSIP) [58]. Документ всебічно вводить наміри щодо реалізації та статус певних спільних цілей усього Європейського Співтовариства, це механізм планування, моніторингу, звітності та регулярного оновлення, що має більш ніж 20-річний досвід. Невід'ємною частиною цього документа є документ про імплементацію єдиного європейського неба України (LSSIP), який являє собою перелік зобов'язань, оголошених національними органами цивільної та військової авіації, постачальниками аеронавігаційних послуг та операторами аеропортів щодо імплементації європейського генерального плану управління банкоматом. І, насправді, це стратегічний план розвитку аеронавігаційної системи України [60].

Структурно документ складається з 6 частин, включаючи національну структуру управління повітряним рухом, повітряний рух та пропускну

спроможність, рекомендації звіту ESSIP, описи національних проєктів, національні процедури координації та реалізацію цілей ESSIP в Україні.

LSSIP охоплює такі завдання:

- Покращити ефективність використання повітряного простору;
  - Покращити безпеку злітно-посадкової смуги;
  - Впровадити механізми обміну даними, інструменти та процедури для підтримки підходу до посадки;
  - Здійснити підтримку TCAS II версії 7.1;
  - Впровадити електронну систему підтримки диспетчерів повітряного руху;
  - Впровадження протоколу VoIP в систему обслуговування повітряного руху;
  - Впровадити вдосконалене управління потоком повітряного руху;
  - Створити електронну базу даних про допомогу та перешкоди;
  - Забезпечити належну якість авіаційних даних;
  - Впровадження стандартного протоколу передачі повідомлень;
  - Забезпечити взаємодію системи спостереження;
  - Ввести P-RNAV;
  - Виконувати процедури APV;
  - Вжити заходів для зменшення ризику користувачів повітряного простору.
- Крім того, LSSIP включає цілі, реалізовані аеропортом «Київ» (Бориспіль)[61].

Об'єднання авіаринків вигідне для української авіаційної галузі передусім тому, що тепер авіаційна продукція українського виробництва – від літаків до деталей до них – буде сертифікованою та зможе продаватися в країнах Євросоюзу.

Суттєвим в Угоді є те, що додатками передбачено підзвітність України щодо проведення стандартизації Європейським агентством з безпеки польотів,

однак, самі сертифікати мають видаватися національними органами України, а не агентством, як це відбувається в державах-членах ЄС.

У цьому зв'язку чітко визначається, що Україна залишає в себе повноваження щодо видачі сертифікатів, ліцензій та іншої технічної документації. При цьому Україною мають бути передбачені механізми проведення інспекційних перевірок та аудитів щодо стандартизації від агентства у порядок, як це передбачено Регламентом 628/2013.

Отже, можна зауважити, що міжнародні стандарти є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів. Таким чином, підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що потрібно прискорити процес підписання міжнародних угод та імплементації міжнародних стандартів, а також знаходити неординарні способи розв'язання проблем.

## ВИСНОВКИ

Вирішення проблем гармонізації на шляху адаптації законодавства України та ЄС, більшої ефективності процесу наближення правового поля держави до стандартів права ЄС необхідно запровадити цілу низку заходів, покликаних створити режим найбільшого сприяння йому, а саме:

- розробити нову Концепцію адаптації українського законодавства до законодавства Європейського Союзу, яка б відповідала сьогоденню;

- виробити чіткі критерії визначення пріоритетних сфер адаптації та перелік правових актів ЄС, у відповідність до яких має бути приведене українське законодавство;

- одночасно з адаптацією вже існуючих законів приймати нові, узгоджені із правовим полем ЄС, законодавчі акти;

- забезпечити злагоджену співпрацю всіх гілок влади в процесі законотворчої діяльності, подолавши протистояння між гілками влади та різними політичними силами в Україні задля єдиної мети;

- розробити чіткі графіки роботи органів державної влади України з гармонізації законодавства для окремих галузей права з розмежуванням компетенції кожного з них;

- створити профільний комітет Верховної Ради України, який би забезпечував координацію та узгодження відповідної законотворчої діяльності;

- залучати до процесів гармонізації українського законодавства іноземних експертів та максимально використовувати технічну допомогу ЄС;

- створити врешті єдину цілісну систему законодавства України, подолавши його розпорошеність, що ускладнює процес адаптації.

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 (як негативних, так і позитивних) 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.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. D. Kyrou. A Single sky over Europe? // Logistics & Transport Focus. The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK). February 2006. P. 22-23.
2. Van Dam R. The Long and Winding Road: Air Traffic Management Reform in Europe. // Air and Space Law 40, No. 1, 2015. P. 43-54
3. Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky. – OJ L 96. 31.3.2004. P. 1–9
4. Право Европейского Союза: учебник / под. ред. С.Ю. Кашкина. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт; ИД Юрайт, 2013. С. 695.
5. Регламент № 549/2004 [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЕС. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>
6. The Single European Sky. Implementing Political Commitments. European Commission, Directorate General for Energy and Transport. Bruxelles. 2004. P.3.
7. Регламент № 550/2004. П. 1 ст. 1. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЕС. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>
8. N.A. van Antwerpen. Cross-border provision of Air Navigation Services with specific reference to Europe: Safeguarding transparent lines of responsibility and liability. Doctoral thesis. P.63-64.
9. Регламент № 551/2004. П. 2 ст. 3. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЕС. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>
10. Vaugeois M. Le Ciel Unique Européen : Fonctionnement et Mise en Œuvre. // Annals of Air and Space Law. 2013. Vol. XXXVIII.

11. Регламент № 552/2004.ст. 5-6. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>

12. Single Sky II and the Aviation Package: Achieving a more sustainable and better performing aviation. SCG 13 May 2009. European Commission. P. 2.

13. Regulation (EC) No. 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No. 549/2004, (EC) No. 550/2004, (EC) No. 551/2004 and (EC) No. 552/2004 i

14. Регламент № 550/2004 зі змінами, внесеними Регламентом № 1070/2009. П. 1 ст. 9а. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>

15. Регламент № 549/2004 зі змінами, внесеними Регламентом № 1070/2009. П.2 ст. 11. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>

16. Регламент № 551/2004 зі змінами, внесеними Регламентом № 1070/2009. П. 2. ст. 6. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32004R0549>

17. Council Decision No. 2009/320/EC of 30 March 2009 endorsing the European Air Traffic Management Master Plan of the Single European Sky ATM Research (SESAR) project. OJ L. 95. 9.4.2009. P. 41.

18. Communication from the Commission to the Europea Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Accelerating the implementation of the Single European Sky. Strasbourg, 11.6.2013. COM (2013) 408 final. P. 4-8

19. Проект Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу:

<http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Evropejska%20integracija/24215.html>.

20. Коссе І. Авіаційний вектор східного партнерства: оцінка прогресу України, Молдови Та Грузії у наближенні до авіаційного законодавства ЄС [Електронний ресурс] // Українська національна платформа форуму громадянського суспільства східного партнерства – Режим доступу: [https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2018/04/print\\_zvit\\_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector\\_EWB.pdf](https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2018/04/print_zvit_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector_EWB.pdf).

21. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Міністерство інфраструктури України – Режим доступу: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=243>.

22. European Union Aviation Safety Agency [Electronic resource] // The official site of EASA. – Access mode: [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa\\_en](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_en)

23. Regulation of the European Parliament and of the Council [Electronic resource] // The official site of EU. – Access mode: EN (europa.eu)

24. Hurkus achieves design certification for TAI [Electronic resource] // The official site of Arabian Aerospace. – Access mode: <https://www.arabianaerospace.aero/hurkus-achieves-design-certification-for-tai.html>

25. Regulation № 216/2008 of the European Parliament and of The Council [Electronic resource] // The official site of EU. – Access mode: LexUriServ.do (europa.eu)

26. General publications European Union Aviation Safety Agency [Electronic resource] // The official site of EASA. – Access mode: [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa\\_en](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_en)

27. Миронець О М. Правове забезпечення спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом України [Електронний ресурс] // АВІА –2015. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/286617742.pdf>

28. Шейко Ю. Яку користь Україні принесе Спільний авіаційний простір з ЄС [Електронний ресурс].– Режим доступу:<https://www.dw.com/uk/yaku-koryst-ukraini-prynese-spilnyi-aviatsiinyi-prostir-z-ies/a-57149132>

29. Угода про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: ратифікована Законом України від 10.11.1994 № 237/94-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 46. Ст. 214.

30. Закон України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/759-20#Text>

31. Про забезпечення виконання Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) і вдосконалення механізму співробітництва з Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) від 24 лютого 1998 р. № 148. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/148/98#Text>

32. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України від 11 черв. 1998 р. № 615/98. Урядовий кур'єр. 1998. 18 червня. Правовий часопис Донбасу № 2 (63) 2018 38

33. Про заходи щодо вдосконалення нормотворчої діяльності органів виконавчої влади: Указ Президента України від 9 лютого 1999 р. № 145. Офіційний вісник України від 26.02.1999. 1999. № 6. Стор. 18. Ст. 189

34. Про Концепцію адаптації законодавства України до законодавства ЄС : Постанова Кабінету Міністрів України № 1496 від 16 серпня 1999 р. Офіційний вісник України. 1999. № 33.

35. Дегтяр О. А. Загальнотеоретичні проблеми адаптації правової системи України до законодавства Європейського Союзу. Адаптація правової системи України до права Європейського Союзу : теоретичні та практичні аспекти / О. А. Дегтяр. // Матеріали ІІ Всеукраїнської науково–практичної конференції. – 2017. – №1.

36. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. № 1629–ІV. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 29. Ст. 367.

37. Божко В. М. Правове підґрунтя для адаптації права України до права Європейського Союзу. Адаптація правової системи України до права Європейського Союзу : теоретичні та практичні аспекти / В. М. Божко // Матеріали ІІ Всеукраїнської науково–практичної конференції. – 2017. – №2.

38. Пархоменко Н. М. Гармонізація законодавства України з європейським та міжнародним правом: методи, етапи, види / Н. М. Пархоменко // Часопис Київського університету права. – 2012. – №1.

39. Прилипчук О. В. Проблеми адаптації законодавства України до законодавства ЄС/ О. В. Прилипчук // Державне будівництво. – 2015. – № 1.

40. Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2005 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 червня 2005 р. № 201–р [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/201–2005–р>.

41. Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2013 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 157–р [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/157–2013–р>.

42. Про затвердження Регламенту Кабінету Міністрів України: Постановою уряду від 18 липня 2007 р. № 950, в редакції постанови № 160 від 24 лютого 2016 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/950-2007-p>.

43. Про засади внутрішньої і зовнішньої політики України : Закон України: прийнятий 01.07.2010 р. № 2411-17 [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2411-17>.

44. External Aviation Policy – A Common Aviation Area with the EU's neighbours. European Commission, Mobility and Transport. – URL: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/external\\_aviation\\_policy/neighbourhood\\_en.htm/](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/neighbourhood_en.htm/).

45. Сапельникова Г.А. Acquis ЄС у сфері цивільної авіації та перспективи адаптації законодавства України у світлі підписання та набуття чинності Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mobile-mail.google.com/1988012911/-2395501386255680392>.

46. Дорофєєва Х. М. Розвиток європейської авіаційної мережі в умовах глобалізації : дис. канд. ек. наук : 08.00.02 / Дорофєєва Х. М. – Кривий ріг, 2015. – 210 с.

47. Коссе І. Консультативна робота № 1. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про Спільний авіаційний простір [Електронний ресурс] // Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <https://mobile-mail.google.com/1988012911/-2395501386255680392>.

48. Коссе І. Аналітичний звіт «Авіаційний вектор Східного партнерства» / І. Коссе, К. Кульчицька. – Київ, 2017.

49. Про затвердження плану заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з Європейським Союзом і його державами-членами. Розпорядження КМУ від 8 лютого 2017 р. № 88-р.

[Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/88-2017-%D1%80#Text>.

50. Кравчук П. Міфи та реалії відкритого неба: що змінить для України спільний авіапростір з ЄС / П. Кравчук, К. Кульчицька. – Київ: Європейська правда, 2017.

51. Кунєва З.Ю. Митні формальності : теорія і практика : [монографія] / З.Ю. Кунєва. – К.: Видавничий дім «АртЕк», 2018. – 216 с.

52. Кунєв Ю.Д., Кунєва З.Ю. Митні формальності: проблеми реалізації в Україні // Митна безпека: науковий журнал. Випуск 2, 2018. – С. 104–113.

53. Лукас Р. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС та економічна реформа [Текст] / Р. Лукас // Законотворчість. Проблеми гармонізації законодавства України з міжнародним та європейським правом : зб. наук.–практ. матеріалів / ред. М. Т. Кравчук; Ін–т зак–ва Верхов. Ради України. – К. : [б. в.], 2005. – Вип. 4. – С. 38–41.

54. Кравчук І. В. Гармонізація національних правових систем з правом ЄС : підручник [Текст] / І. В. Кравчук, М. В. Парапан. – К. : Слово, 2004. – 320 с.

55. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу [Текст] : Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629–IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2004. – № 29. – Ст. 367.

56. Блищенко И.П. Международное и внутригосударственное право. – М., Госюриздат, 1960. – 239 с.

57. Буткевич В.Г., Мисик В.В., Задорожній О.В. Міжнародне право. Основи теорії: Підручник / За ред. В.Г. Буткевича. – К.: Либідь, 2003. – 608 с.

58. Буткевич В.Г. К вопросу об обязанностях государств согласовывать предписания внутригосударственного права с принципами и нормами современного международного права Вестник Киевского университета. Международные отношения и международное право – 1980. – № 10. С. 35–43.

59. Буткевич В.Г. Характеристика связей международного и внутригосударственного права // Вестник Киевского университета. Международные отношения и международное право – 1979. – № 8. – С.13–20.

60. Денисов В.Н. Статус міжнародних договорів в Конституції України // Вісник Академії Правових Наук України. – 1997. – № 1. – С.29 – 36.

61. Евинтов В.И. Многоязычные договоры в современном международном праве. – К., 1981. – 133 с.