

**Ткаченко А.К.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ РОЗРОБКИ СТАНДАРТІВ ТА РЕКОМЕНДОВАНОЇ ПРАКТИКИ ІСАО**

На нашій планеті кожну хвилину, кожну годину, кожен день року злітають і сідають літаки. Цими літаками узгоджено керують авіадиспетчери з усього світу, з різних країн і мов, диспетчери та пілоти з цих різних середовищ можуть розуміти один одного та працювати рука об руку в єдиній формі. Ця надсучасна система, якою є сучасна авіація, включає багато процедур і систем; це фактично одна з найскладніших індустрій, створених людиною. Щоб досягти такої точності в роботі, потрібна спільна мова та спільне розуміння того, хто що і коли робить: саме для цього створені стандарти та рекомендована практика ІСАО [1], або SARPS. SARPS охоплюють усі технічні та експлуатаційні аспекти міжнародної цивільної авіації такі, як безпека, ліцензування персоналу, експлуатація повітряних суден, аеродромів, обслуговування повітряного руху, розслідування нещасних випадків та безпека навколишнього середовища. Без такого спільного розуміння світ авіації був би повністю дезорганізованим і, звичайно, набагато менш безпечним і ефективним, ніж зараз.

Переважає більшість додатків ІСАО пов'язані з технічними питаннями, на них зосереджується увага при описі процесу розробки. Щоб спростити навігацію, стандарти ІСАО (SARPS) містяться в 19 Додатках до Чиказької конвенції [2]. Іноді ці стандарти потребують додаткових пояснень і вимагають застосування детальних процедур, які напрацьовують експерти ІСАО. Стандарти – це специфікації, що містять певні характеристики, необхідні для однакового застосування зазначеного стандарту та гарантування безпеки та/або ефективності міжнародної аеронавігації. Очікується, що держави будуть відповідати стандартам і, якщо не зможуть, повідомлять ІСАО, подавши «розбіжності» [3]. Рекомендовані практики також є специфікаціями, які містять певні характеристики, необхідні для їх застосування, але вони не є обов'язковими, на відміну від стандартів; однак їх застосування є дуже бажаним для гарантування безпеки та/або ефективності міжнародної аеронавігації. Від держав очікується, що вони зроблять усе можливе, щоб їх дотримуватися, і пропонується повідомити ІСАО у разі невиконання.

Наприклад, загальні принципи, що регулюють міжнародне

перевезення небезпечних вантажів повітрям, містяться в Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям». Технічні інструкції доповнюють основні положення Додатку 18 і містять усі детальні інструкції, необхідні для безпечного міжнародного повітряного перевезення небезпечних вантажів. Видання Технічних інструкцій 2023-2024 років необхідно використовувати для операцій з 1 січня 2023 року протягом року. Список поправок, включених до видання 2023-2024 років, наведено у документі «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (Doc 9284)» [4].

Отже, стандарти цивільної авіації створюються для підтримки безпечного, ефективного та впорядкованого повітряного руху міжнародної цивільної авіації з урахуванням прогнозованого зростання на наступні роки. Як правило, джерелом для їх розробки (або поправки) є пропозиція вирішити проблему, визначену ІКАО, державою або міжнародною організацією. Його можна запропонувати під час засідання групи, на Асамблеї або запропонувати роботу від Секретаріату.

Розгляд пропозиції зазвичай обмежується розглядом спірних питань, які, на думку Секретаріату або Комісії, вимагають особливої уваги перед розсиланням для коментарів у листі ІКАО до держави. Після завершення попереднього розгляду пропозиції надсилаються державам і міжнародним організаціям для коментарів в офіційному листі ІКАО від держави.

Протягом двох тижнів після прийняття Радою поправки до Додатку, державам стає доступним проміжне видання, «Зелене видання». Між датою набуття чинності та датою застосування зазвичай проходить ще чотири місяці. У Дату повідомлення, за місяць до Дати застосування, держави повинні повідомити ІКАО про будь-які відмінності. Після дати набрання чинності державним листом повідомляється, що поправка набула чинності, а потім Секретаріат видає «Синє видання», яке є остаточною версією поправки. Щоб обмежити кількість і частоту поправок, ІКАО встановила, що для всіх документів щороку буде загальна дата застосування. Загалом від моменту подання пропозицій для попереднього розгляду до моменту, коли він стає застосовним, проходить приблизно два роки.

Мета всього процесу полягає в тому, щоб надати державам і міжнародним організаціям максимальну кількість можливостей обговорювати та брати участь у розробці справедливих, логічних і, заснованих на консенсусі, стандартів і рекомендованої практики ІКАО.

#### *Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення: 15.04.2023).

2. Annexes to the Convention on International Civil Aviation (ICAO). URL: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/en/home/themen/rechtliche-grundlagen/anhaenge-icao.html> (дата звернення: 15.04.2023).

3. Making SARPs: how does it work? - IFATCA. IFATCA - One Sky / One Voice. URL: <https://www.ifatca.org/about-ifatca/icao-activities/making-standards-and-recommended-practices-sarps/making-sarps-how-does-it-work/> (дата звернення: 15.04.2023).

4. Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284). URL: <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/Doc9284-Technical-Instructions.aspx> (дата звернення: 15.04.2023).

УДК 340:339.542.2(043.2)

**Шепетько А.Л.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

## **НАПРЯМИ ТА СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ТА МИТНОГО ПРАВА УКРАЇНИ**

З періоду, коли Україна стала офіційним кандидатом на вступ до ЄС, інтеграція до Європейського Союзу стала одним із її основних зовнішньополітичних пріоритетів, тому наразі ми можемо спостерігати, як створюються передумови та здійснюються реальні кроки для вступу до ЄС і, відповідно, в життя запроваджується європейська модель розвитку.

Беззаперечно, від ефективності державної політики залежать демографічні, соціальні, економічні, політичні показники та авторитет країни в світовому просторі. Виходячи з цього, можна стверджувати, що розробка та втілення політики держави в різних сферах суспільного життя є одним з головних пріоритетів органів виконавчої влади та органів законодавчої влади, на які покладена функція законотворчості [1, с. 20].

Сфера митної справи завжди мала велике значення для України, саме тому сьогодні активно розглядається питання реформування митниці. Зокрема, передбачається те, що стратегія реформування митниці включатиме в себе подальшу її інтеграцію з ЄС, спільний контроль на західному кордоні, комплексне будівництво прикордонної інфраструктури, цифровізацію та боротьбу з корупцією.

Подальше реформування митниці передбачає низку практичних кроків, зокрема: встановлення сканерів, контроль українських митників та митників країн ЄС. Також, одним із пріоритетних напрямків реформування є цифровізація митниці, наприклад, обмін даними, електронне розмитнення в додатку «Дія», електронна черга, яка матиме