

Література

1. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України / А.М. Троценко. – К.: Аеробізнес, 2011. – 637 с.
2. Соколи І. М. Цивільна авіація України: історія розвитку / І. М. Соколи, О. П. Олейникова // Економіст. – 2013. – № 5 – С. 28-30.

УДК 347.8(4-6ЄС)-044.247(043.2)

Іваненко А.В., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: **Макеєва О. М.**, к.ю.н.

ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО І КОСМІЧНОГО ПРАВА УКРАЇНИ

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Повітряним простором України є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [1].

Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є природно міжнародним видом транспорту та поєднується з повітряним простором інших держав. Рішення створити єдиний європейський авіаційний ринок в ЄС стало частиною дій на шляху створення єдиного внутрішнього ринку згідно з Єдиним Європейським Актом. Такі процеси розбудови спільного авіаційного простору в самому Євросоюзі поєднувалися із процесом приєднання до нього й третіх країн. Водночас ЄС проводилася

робота зі створення спільного авіаційного простору між ЄС і державами Східної і Центральної Європи для сприяння лібералізації і зміцненню позицій авіаперевізників. Європейський спільний авіаційний простір пропонувалося створити в межах однієї багатосторонньої угоди на базі угод про асоціацію, укладених з багатьма країнами Східної Європи. За умови прийняття такої угоди всі авіаперевізники отримали б право здійснювати перевезення в межах території, яка охоплюється угодою, керуючись нормами права ЄС у сфері повітряного транспорту. До цих норм включалися: правила видачі ліцензій і доступу до ринку (економічна відповідність); правила конкуренції (заборона зловживання доміантним положенням); обов'язок недискримінації (на підставі національності); ємність та тарифи; безпека польотів; державна допомога. Тобто в результаті підписання такої угоди ці країни інкорпоровали б до свого національного законодавства норми Співтовариства у сфері управління повітряним транспортом [2].

Наша держава, як одна з небагатьох, що володіють космічним потенціалом світового рівня, проголосила державну доктрину в цій сфері.

Аналіз національних і міжнародних космічних програм свідчить про формування нового бачення завдань космічної діяльності, яке ґрунтується на першочергових потребах стійкого економічного і соціального розвитку, необхідності вирішення глобальних проблем людства. При цьому визнано, що космічна діяльність і народжені на її ниві високі технології: будуть визначати економіку майбутнього; мають можливості фундаментальне впливати на розвиток суспільства і долю людства; забезпечують глобальні життєві потреби людства; є унікальним засобом пошуку життя на інших планетах і опанування нових світів [3, с. 34].

До цього часу лише п'ять держав-членів Європейського Союзу (Швеція, Великобританія, Бельгія, Нідерланди, Франція) прийняли національне космічне законодавство. У першу чергу, це пов'язано з тим, що до теперішнього часу уся космічна діяльність розглядалася практично або як вид державної діяльності, або передбачала значну участь державного сектора, коли єдиними суб'єктами космічної діяльності були держави та міжурядові космічні організації. Недостатній розвиток приватного сектора у даній сфері є однією з причин відсутності національного законодавства у багатьох державах.

Також слід звернути увагу на те, що у жодному вищепереліченому космічному законодавстві держав-членів ЄС не

проведено чіткого розмежування між державною та недержавною космічною діяльністю.

До національних суб'єктів космічної діяльності дане законодавство відносить фізичних та юридичних осіб, що отримали відповідний дозвіл на здійснення космічної діяльності. Крім цього, питання правового регулювання космічної діяльності цих держав стосуються і іноземних суб'єктів господарювання. Відмінність тільки полягає у поширенні юрисдикції держави на своїх юридичних та фізичних осіб поза її межами [4].

Отже, сучасне міжнародне та національне космічне і повітряне законодавство відображає відчутні геополітичні та внутрішні перебудовні процеси у сфері авіації та космічній діяльності. Переосмисленню мають піддаватися фундаментальні засади політики в авіаційній галузі та дослідження й використання космосу.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

2. Правове регулювання повітряного транспорту в Євросоюзі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pidruchniki.com/92275/pravo/pravove_regulyuvannya_povitryanogo_transportu_yevrosoyuzi

3. Космічне право України: збірник нац. і міжнар. правових актів / упоряд.: І.П. Андрушко, О.В. Бєглий; відп. ред. Н.Р. Малишева та Ю.С. Шемшученко. – 3-тє вид., переробл. та допов. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 352 с.

4. Правове регулювання космічної діяльності за національним законодавством держав-членів ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravnuk.info/urukrain/1319-pravove-regulyuvannya.html>

УДК 341:347.8(043.2)

Калініченко Є.О., студент магістратури,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шапенко Л. О., асистент

ДО ПИТАННЯ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА У ВНУТРІШНЬОДЕРЖАВНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

Маючи високий науково-технічний потенціал, Україна набирає значних обертів щодо розвитку авіаційної галузі, в тому числі й у