

— Керівництво по процедурах експлуатаційної інспекції, сертифікації та нагляду ICAO Doc 8335 AN/879.

— Керівництво з сертифікації та нагляду за діяльністю експлуатанта (4 редакція).

— Вимоги стандартів та рекомендована практика ICAO, ЄС за напрямком ліцензування льотного складу для отримання та/або продовження терміну дії певного свідоцтва/кваліфікаційної відмітки. (JAR FCL 1,2,3,4; Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Doc 9379-AN/916), Doc 9734/AN959, Doc 9859/AN460).

— Вимоги стандартів та рекомендована практика ICAO, ЄС та нормативно-правових актів України щодо сертифікації льотних екзаменаторів (Положення про екзаменатора з льотної діяльності, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 1 грудня 2009 р. № 1234, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 10 лютого 2010 р. за № 149/17444.)

— Базовий курс «Державний інспектор з безпеки польотів (льотна придатність)-18701, Техніка аудиту (ISO 19011), Система управління безпекою польотів (SMS), Система якості, Навчання на тип ПС.

А також вивчення нормативних документів за тематикою управління: документи ICAO з підтримання льотної придатності; Технічні вимоги та прийняті методи встановлення відповідності: PART 145,- PART 66, PART 147, JAR OPS 1/наказ 684 (ПСЕ), - PART M (M/G, M/F), PART 21; Реєстрація ПС, СЛП, Дозвіл на бортові Р/С, Адміністративні процедури (Handbook).

УДК 341.226 (043.2)

**Миронець О. М.**, старший викладач,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
**Рейтер Д. В.**, студент,  
Факультет транспортних технологій,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ**

Авторитет України як авіаційної держави на сьогодні пов'язують з укладенням Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір (далі по тексту – САП) або так званою Угодою про «відкрите небо». 28 листопада 2013 року було здійснено парафування вказаного документу у

Литовській Республіці (Вільнюс). Незважаючи на погодження сторін з текстом Угоди, питання про її підписання досі залишається відкритим.

Офіційною причиною неукладення вказаного документу є невирішеність питання між Великою Британією та Іспанією щодо терміну «територія» в контексті Гібралтару. Для нашої держави підписання цієї Угоди є зобов'язанням в проекті договору про асоціацію з Європейським Союзом, а також відкриває ряд перспектив для розвитку вітчизняної авіаційної галузі.

Згідно зі ст. 1 розділу I Проекту вказаної Угоди її метою є поступове формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів. З цією метою ця Угода встановлює правові норми, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти, імплементаційні норми, що застосовуються Сторонами згідно з нижчезазначеними умовами. Цей спільний авіаційний простір функціонує на засадах вільного доступу до ринку авіаперевезень та на рівних умовах конкуренції [1].

Відповідно до Угоди передбачається: 1) 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; 2) 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; 3) сприяти розширенню можливостей повітряних перевезень, у тому числі шляхом розвитку повітряних транспортних мереж для задоволення потреб пасажирів і вантажоперевізників у зручних авіаперевезеннях; 4) уможливити для авіаперевізників забезпечення конкурентоспроможних цін та послуг на відкритих ринках для пасажирів та вантажоперевізників; 5) забезпечити, щоб усі сфери галузі авіаційного транспорту, у тому числі працівники авіаперевізника, мали вигоду з лібералізованої угоди; 6) спиратися на рамки існуючих угод щодо авіаційного транспорту з метою поступового відкриття доступів на ринки та збільшити переваги для споживачів, авіаперевізників, працівників та

спільнот обох Сторін; 7) забезпечити рівні умови для авіаперевізників, що дозволить їм в умовах справедливих та рівноправних можливостей експлуатувати договірні лінії; 8) забезпечити високий рівень безпеки польотів і авіаційної безпеки міжнародних повітряних перевезень; 9) 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; 10) відповідати правилам САП, що надасть право Сторонам користуватися в повному обсязі перевагами САП, включаючи відкритий доступ до ринків та зростаючі переваги для користувачів послуг і суб'єктів господарювання обох Сторін.

Укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір відкриє можливість європейським компаніям без обмежень літати у будь-які аеропорти України, а українським авіаперевізникам здійснювати перевезення у будь-які аеропорти Європи. Підписання угоди призведе до зростання конкуренції, дозволить відмовитися від двостороннього регулювання авіаперевезень між країнами, зняти обмеження щодо кількості рейсів між пунктами в рамках єдиного повітряного простору і за кількістю авіакомпаній на лініях. Для громадян України вказана Угода надає змогу користуватися авіаперевезеннями за зниженими та доступними цінами [2].

Отже, укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір є необхідною умовою подальшого позитивного розвитку галузі повітряного транспорту зважаючи на наступне: 1) дозволить Україні інкорпорувати у своє авіаційне законодавство відповідні вимоги і стандарти Європейського Союзу, у тому числі з урахуванням подальшого розвитку законодавчої бази ЄС; 2) сприяє інтеграції міжнародної цивільної авіації та прав, зобов'язань України і держав-членів ЄС, що випливають з їх членства в міжнародних авіаційних організаціях, зокрема в Міжнародній організації цивільної авіації та Європейській організації з безпеки аеронавігації, а також в рамках міжнародних угод з третіми сторонами та міжнародними організаціями; 3) підвищить вагу авіаційного транспорту в розвитку торгівлі, туризму та інвестицій; 4) сприяє забезпеченню навколишнього середовища в процесі розвитку міжнародної авіації та втілення міжнародної авіаційної політики, право суверенних держав вживати відповідні заходи з цією метою; 5) створить надійний захист споживачів авіаційних послуг.

### *Література*

1. Проект Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Evropejska%20integracija/24215.html>.

2. Чому не слід відкладати підписання угоди про «відкрите небо» [Електронний ресурс] // Forbes. – Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/business/1367456-chomu-ne-slid-vidkladati-pidpisannya-ugodi-pro-vidkrite-nebo>.

УДК 349.6

**Проскура Г. М.**, аспірантка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Сопілко І. М., д.ю.н., професор

## **ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ДИСТАНЦІЙНОГО ЗОНДУВАННЯ ЗЕМЛІ ЯК ДЖЕРЕЛА ЕКОЛОГІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ**

У процесі розвитку інформаційного суспільства та стрімкого розвитку технологій, але і в той же час посилення екологічних загроз, дедалі більшої актуальності набуває необхідність швидкого та якісного отримання екологічної інформації, її моніторингу та контролю для забезпечення сталого розвитку суспільства. Одним із найактуальніших та сучасних джерел отримання екологічної інформації є дані, отримані з супутникових систем.

Відповідно до ЗУ «Про космічну діяльність» від 15 листопада 1996 р. № 502 космічна діяльність має на меті створення та підтримку космічними засобами сучасного інформаційного простору держави (ст. 3 ЗУ «Про космічну діяльність»). Загальнодержавна цільова науково-технічна космічна програма України на 2013-2017 роки (далі – Програма) передбачила запуск на орбіту космічного апарата «Січ-2-1», що забезпечить глобальний огляд поверхні Землі. У Програмі визначається, що «космічні технології та космічна інформація є важливою складовою засобів виконання загальнодержавних завдань для забезпечення сталого розвитку, безпеки та оборони держави, підвищення її науково-технічного потенціалу».

Зокрема, визначається, що використання інформації, отриманої з космічного апарата, також дасть змогу провести наукові дослідження з метою удосконалення методів прогнозування врожайності пшениці, оцінки стану водних екотонів, моніторингу опадів, оцінки впливу геодинамічних факторів на екологічний стан