

Макеєва О.М., к.ю.н.,
Джугля Т.С., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПОВІТРЯНЕ ПРАВО В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань в Україні. Імплементация Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС від 2014 року, Планом дій КМУ на 2016 рік та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС призведе до відчутних переваг для громадян України та авіаційної інфраструктури і промисловості: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок - зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість

Одна з найважливіших тенденцій у цивільній авіації у сучасних умовах - це лібералізація регулювання міжнародних повітряних сполучень. На національному рівні низка держав почали процес перегляду своєї авіатранспортної політики у світлі глобальної тенденції до більшої лібералізації. Деякі з цих концепцій спрямовані на лібералізацію повітряних сполучень повністю або частково в односторонньому порядку без вимог замість порівняних прав від партнерів за двосторонніми угодами. Інші спрямовано на лібералізацію внутрішніх ринків повітряних перевезень і також на дозвіл більшій кількості перевізників виконувати польоти за міжнародними маршрутами.

Важливим аспектом зовнішньоекономічної та зовнішньополітичної діяльності України є питання лібералізації міжнародних повітряних перевезень, яка реалізується, головним чином, через надання державами на основі взаємності повного об'єму комерційних свобод повітря.

Метою створення Спільного авіаційного простору Європейського Союзу (далі - САП) з третіми країнами є поступова лібералізація авіаційного ринку та гармонізація законодавства у сфері цивільної авіації. Існування САП забезпечується на основі всеосяжних угод між ЄС та третіми країнами у сфері повітряного транспорту. Подібні угоди були укладені ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонією, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією,

Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою. Всього до Спільного авіаційного простору (ЕСАА), включно з державами-членами ЄС входить 43 країни [1].

Однак спочатку зазначені країни повинні довести, що вони будуть виконувати вимоги ЄС у сфері безпеки польотів, що зараз зроблено не всіма цими країнами. При цьому ще раз слід відзначити, що для правового регулювання системи надання послуг повітряним транспортом Союз наділений спільною компетенцією з державами-членами. При цьому установчий договір чітко встановлює межі діяльності держав-членів та інститутів Союзу в сфері транспортної політики. Так, компетенція інститутів Союзу зосереджена на вирішенні наступних питань: загальні правила міждержавних транспортних перевезень; умови, при яких перевізники-нерезиденти вправі надавати транспортні послуги в державах-членах та контроль за дотримання ними вимог; заходи по підвищенню безпеки на транспорті тощо.

Авіаційний транспорт в Україні формувався за ще часів СРСР. Після здобуття незалежності та розвитку ринкових відносин, що вимагало змін структури авіаційної галузі, розмежування функцій аеропортів та авіакомпаній, утворення українських авіакомпаній та інше, було сформовано національну систему організації та управління авіаційним транспортом. Українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні програми «Єдиного європейського неба» приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Загалом визначено як зовнішні так і внутрішні проблеми, що уповільнюють або перешкоджають повній лібералізації авіаринку з ЄС. Найбільш гострими внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану згаданого інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП, проблема завищених цін на авіаційне паливо, відсутність сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС. До зовнішніх факторів варто віднести затримку із впровадженням безвізового режиму для України та проблему очікуваного виходу Великобританії з ЄС [2].

Отже, інкорпорування норм та директив ЄС в українське законодавство, що передбачено Угодою про САП, залежить в першу чергу від активності Мінінфраструктури, Державіаслужби, та Комітетів ВРУ з питань транспорту та з питань промислової політики та підприємництва. Державіаслужба забезпечує адаптацію національного законодавства з питань цивільної авіації до законодавства ЄС, розробляє, приймає та впроваджує авіаційні правила України.

Література

1. External Aviation Policy - A Common Aviation Area with the EU's neighbours. European Commission, Mobility and Transport [Електронний ресурс]. – Режим доступу http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/neighbourhood_en.htm

2. Перспективи приєднання України до спільного авіаційного простору ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2016/12/policy-brief-avia.pdf>

УДК 343.352(043.2)

Матвійчук А. В., д.філос.н., доцент,
юридичний факультет,
ПВНЗ «Міжнародний економіко-гуманітарний
університет імені академіка С. Дем'янчука», м. Рівне

СУЧАСНІ ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПІДХОДИ ДО ФЕНОМЕНУ КОРУПЦІЇ

Історична практика доводить, що успішність держави багато в чому детермінується рівнем ефективності антикорупційної політики. Корупція в усіх її варіантах як правило призводить до руйнівних наслідків для державно-політичних інститутів та економіки країни, підриває стабільність держави. Передусім корумпованість влади підриває віру громадян у соціальну справедливість, створює політичну та соціально-економічну нестабільність в суспільстві. Водночас ефективна протидія корупції визначає необхідність спеціальної уваги до сутності феномену корупції, а її дослідження набуває характеру актуальної та фундаментальної наукової проблеми.

Зауважимо, що корупцію як правило потрактовують як будь-який прояв зловживання на державній службі державним чиновником або особою, прирівняною до нього в будь-яких приватних або групових інтересах за будь-який тип винагороди. При цьому