

І. С. о. Нуруллаєв,

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9658-9432>

Н. В. Камінська,

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7239-8893>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ ЯК ОДИН З КЛЮЧОВИХ НАПРЯМІВ АДАПТАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Державний університет «Київський авіаційний інститут»

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: lkin.nurullaev@npp.nau.edu.ua, na-pro@ukr.net

Метою статті є аналіз особливостей і пріоритетних напрямів адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, зокрема, у контексті забезпечення безпеки авіації у процесі реалізації євроінтеграційного курсу нашої держави на сучасному етапі. **Методи дослідження** зумовлені зазначеною метою і включають: онтологічний, гносеологічний, компаративістський, системний, структурно-функціональний, правової семіотики, стратегічний, прогностичний та інші. **Результати:** встановлено, що Україна як суб'єкт міжнародного права, член ІКАО і кандидат на членство у Євросоюзі взяла значний обсяг міжнародно-правових зобов'язань в авіаційній сфері. Аналіз нормативно-правової й інституційної основи їх реалізації на різних рівнях демонструє значні здобутки, виклики, проблеми на цьому шляху, а саме: – теоретичні, практичні та прикладні; – загальні та спеціальні; – першочергові або невідкладні та перспективні тощо. Зокрема, значна частина завдань, які постали перед Україною на шляху адаптації до законодавства ЄС у контексті забезпечення безпеки авіації, так само як і загалом процес реалізації євроінтеграційного курсу нашої держави, наразі передбачають комплексний, системний, науково обґрунтований і практикоорієнтований підходи. Виявлено проблеми термінологічної невизначеності при використанні й трактуванні таких фундаментальних категорій як «безпека авіації», «авіаційна безпека», «безпека цивільної авіації», їх співвідношення з «незаконними актами проти безпеки цивільної авіації» та ін., що зумовлює певні непорозуміння при аргументації та реалізації інструментів, процедур забезпечення авіаційної безпеки, безпеки аеронавігації, екологічної та інших різновидів безпеки цивільної авіації. Спостерігається прогрес в адаптації законодавства України до законодавства ЄС, його директив і регламентів, особливо з підписанням Угоди про Спільний авіаційний простір 2021 р., оскільки встановлено єдиний уніфікований перелік правил і стандартів надання авіатранспортних послуг між ЄС та Україною, безпекових та інших гарантій. **Обговорення:** доцільним і оптимальним є широкий підхід до розуміння «безпеки авіації», «авіаційної безпеки», на противагу усталеному раніше в міжнародному праві «незаконні акти проти безпеки цивільної авіації». Залишаються деякі зовнішні й внутрішні проблеми, що уповільнюють або перешкоджають повній лібералізації авіаринку з ЄС, реальному гарантуванню безпеки авіації і т.д. Тому закономірним є удосконалення національного законодавства, насамперед Повітряного кодексу України, підзаконних актів і правозастосовної практики; постійний моніторинг, аналіз його

результатів, розширення форм і методів співпраці з органами, агенціями ЄС, насамперед Агентством з безпеки авіації Євросоюзу (EASA) та ін.

Ключові слова: адаптація; Європейський Союз; безпека авіації; авіаційна безпека; безпека цивільної авіації; *acquis* ЄС; законодавство; міжнародні організації; держава; державна власність; євроінтеграція.

Постановка проблеми та її актуальність. У сучасній науці міжнародного права, науці європейського права все більше уваги приділяється безпековій проблематиці. Йдеться, зокрема, про загальнотеоретичні та галузеві, прикладні безпекові дослідження, а саме у контексті права міжнародної безпеки як окремої галузі міжнародного права, а також інститутів галузевого і міжгалузевого характеру у рамках інших його галузей – інституту безпеки морських просторів у міжнародному морському праві, інституту міжнародної екологічної безпеки у міжнародному екологічному праві, аналогічних інститутів у міжнародному космічному, енергетичному, економічному праві тощо. Розвиток права Європейського Союзу, його цінностей, принципів, галузей та інститутів, так само як і становлення інтеграційного наднаціонального правопорядку, демонструє, що безпековий напрям також пронизує різні галузі цієї особливої правової системи. Активізація інтеграційних комунітарних процесів закономірно зумовила формування простору свободи, безпеки та юстиції в рамках Євросоюзу, спільної зовнішньої політики і політики безпеки, спільної транспортної політики ЄС. Причому значні зрушення у сфері цивільної авіації пов'язані з такими документами як Авіаційна стратегія ЄС, Угода між Європейським Союзом та його державами-членами та Україною про створення Спільного авіаційного простору та іншими. Разом з тим, значний обсяг роботи стосується гармонізації національного законодавства у цій сфері, адаптації його до стандартів, принципів і цінностей Євросоюзу, виконання міжнародно-правових зобов'язань держави.

Метою статті є аналіз особливостей і пріоритетних напрямів адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, зокрема, у контексті забезпечення безпеки авіації у процесі реалізації євроінтеграційного курсу нашої держави на сучасному етапі.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Безпека авіації належить до міжгалузевої і міждисциплінарної проблематики, адже охоплює як юридичні, так і технічні, економічні та інші парадигмальні характеристики. Зокрема, це підтверджують результати досліджень І. Біласа, І. Поліщук, А. Гурин, О. Кириленко, К. Разумової, В. Новак, О. Гуцалюк, Ю. Бондар, Д. Бугайко, Ю. Харазішвілі, Н. Малипєвої, Н. Пасічник, О. Переврєзової, К. Савчука, Т. Сироїд, М. Акімова, В. Коспюк та ін. Ґрунтовно проаналізовані доктринальні позиції у даному напрямі, у т.ч. стосовно переважно міжнародно-правових засад і адміністративно-правового регулювання відносин у сфері цивільної авіації, забезпечення їх безпеки у роботах О. Григорова, А. Філіппова, Н. Кирилюк, І. Доденко, Т. Богдасьєвського, Р. Герасимова. Проте в останніх наукових розвідках увага дослідників присвячена дієвості міжнародно-правових санкцій у сфері цивільної авіації (Л. Чулінда, Н. Савліва), проблемам імплементації правового регулювання спільного авіаційного простору (О. Гусар, Л. Чулінда), організаційно-правовим основам гуманітарної складової авіаційної безпеки (Д. Беззубов, Є. Горбань), державному забезпеченню безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації (А. Полянська), значенню міжнародних організацій у розробці і регулюванні міжнародно-правових норм з метою безпечного функціонування цивільної авіації (Є. Черній) і т.д. Як бачимо, залишаються поза увагою або розкриваються фрагментарно питання адаптації законодавства України до законодавства ЄС, включаючи аспекти забезпечення безпеки авіації.

Виклад основного матеріалу дослідження. У пошуках оптимальних науково обґрунтованих підходів, виходячи з існуючої міжнародно-правової основи регулювання і національного законодавства у даній сфері, важливим вбачається звернення уваги на певну терміно-

логічну невизначеність, точніше відсутність уніфікованості щодо поняття і правової природи, трактування категорій «безпека авіації», «авіаційна безпека», «безпека цивільної авіації» та ін. Ми не вперше у науковій літературі акцентуємо на цій проблемі, тому можна значною мірою погодитись з тим, на чому вже наголошували і продовжують привертати увагу законодавців, учених і громадськості сучасні дослідники, а також звернутись до етимології вищезгаданих понять. Причому раніше доволі рідко використовувався термінологічний ряд «авіаційна безпека» – «безпека авіації» як на конвенційному і законодавчому рівнях, так і у доктринальних джерелах у міжнародному праві.

Сучасна інтерпретація пов'язана із регламентацією «security» у Дос 8973 (Керівництво з авіаційної безпеки ІКАО), «aviation security» Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція, 1944), інших документах ІКАО, законодавстві ЄС та його держав-членів. Тут варто навести приклад, зокрема, Регламенту № 300/2008 Європейського парламенту та Ради від 11 березня 2008 р. щодо спільних правил в сфері безпеки цивільної авіації та щодо скасування Регламенту № 2320/2002). Так, базова категорія «security» визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, що здійснюється шляхом реалізації комплексу заходів і залучення людських і матеріальних ресурсів [1-2].

У свою чергу, А. Філіппов у ряді праць вивчає проблематику поняттєво-категорійного апарату в сфері авіаційної безпеки, які б враховували стандарти та новітні тенденції розвитку міжнародного права, а також чинні міжнародні зобов'язання та практичні потреби України. Він підкреслює, що виходячи з Додатку 17 «security» саме розуміється не як безпека – тобто стан чи характеристика, а як захист (охорона), що являє собою комплекс заходів – отже, певний процес. Тобто наслідком неточного перекладу з англійської мови терміну «aviation security» маємо не тільки термінологічну плутанину, а й принципово неправильне визначення авіаційної безпеки у законодавстві як процесу, а не стану. Не заперечуючи з лінгвістичної точки зору тотожність термінів «безпека авіації» і

«авіаційна безпека», на думку згаданого автора, вони відрізняються лише порядком слів у словосполученні. Термін «авіаційна безпека» є просто буквальним, але неточним за змістом перекладом англійського терміну «aviation security», який точніше було б перекласти «захист (охорона) авіації» (від актів незаконного втручання), тоді як «безпека авіації» позначається в англійських текстах міжнародних документів як «aviation safety». Тому було запропоновано задля уніфікації термінології законодавства України замінити термін «авіаційна безпека» повністю тотожним за змістом (який він має у вітчизняному законодавстві) терміном «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» [3-4; 26].

Про це згадувалось і в інших монографічних роботах, а саме Р. Герасимовим у дисертації на тему «Розвиток міжнародно-правових принципів і норм у сфері убезпечення цивільної авіації» (Одеса, 2007). Він зауважував про міжнародно-правові засоби боротьби з «насильницькими посяганнями на безпеку цивільної авіації», «зовнішнє убезпечення цивільної авіації», не виокремлюючи категорію «авіаційна безпека», а використовуючи «боротьбу з терористичними та подібними їм насильницькими посяганнями на безпеку цивільної авіації» [5, с. 30-32].

У багатьох інших виданнях, включаючи енциклопедичні, довідникові, підручники, відображені схожі наукові позиції. Так, відсутнє визначення безпеки авіації в «Енциклопедії міжнародного права», натомість автори відсилають до категорії «незаконні акти проти безпеки цивільної авіації». Остання трактується як протиправні дії, пов'язані з посяганням на належне функціонування цивільної авіації, які загрожують життю і безпеці пасажирів та екіпажу повітряного судна й самому повітряному судну [6, с. 349]. Як бачимо, у даному випадку спостерігається певний відхід від фокусування на широкому визначенні безпеки авіації чи авіаційної безпеки, хоча згадується безпека пасажирів та екіпажу повітряного судна, безпека самого повітряного судна.

Н. Кирилюк пропонує власне бачення понять «цивільна авіація», «безпека польотів», «безпека

цивільної авіації», «авіаційна безпека», «забезпечення авіаційної безпеки», «безпека аеронавігації», «екологічна безпека цивільної авіації» [7]; А. Полянська розглядає безпеку польотів повітряних суден цивільної авіації [8]; Д. Беззубов і Є. Горбань – гуманітарну складову авіаційної безпеки [9]; Т. Богдашевський систематизував особливості доктринальної основи дослідження міжнародних авіаційних організацій, їх роль у забезпеченні безпеки авіації [10] тощо.

Таким чином, вивчення наукових позицій різних сучасних авторів підкреслює певну термінологічну невизначеність, відносно поляризацію поглядів і підходів при з'ясуванні природи і поняття безпеки авіації, його співвідношення з іншими схожими поняттями і категоріями.

Поряд з цим, тривала співпраця України з міжнародними авіаційними організаціями, насамперед, ІКАО, а також з Європейським Союзом, його спеціалізованими агенціями засвідчує значні результати, хоч і виявила певні недоліки законодавчого, інституційного характеру, подолання яких визначено серед пріоритетних напрямів взаємодії в авіаційній сфері. Так, з часу проголошення незалежності України зверталось увагу про потребу модернізації й прогресивного розвитку національного законодавства України у досліджуваній сфері, налагодження контактів з названими організаціями, посилення саме європейського вектора зовнішньої політики. Тому адаптація до європейських принципів, вимог і цінностей зумовили вивчення масиву «*acquis communautaire*» (за-раз *acquis* ЄС), активних злагоджених зусиль законодавчої та виконавчої влади. Йдеться про процес зближення та поступового приведення законодавства України у відповідність до вимог законодавства ЄС, який здійснюється на підставі міжнародних зобов'язань України, тим паче на підставі ст. 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими Співтовариствами зближення існуючого і майбутнього законодавства України з законодавством Співтовариства визначено важливою умовою для зміцнення економічних зв'язків між ними [11].

Ще з 2000-х років у даному напрямі адаптації сформовано належну законодавчу основу, що включала Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18 березня 2004 р. № 1629-IV, Указ Президента України «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу» від 14 вересня 2000 р. № 1072, ряд розпоряджень Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо реалізації пріоритетних положень Програми інтеграції України до Європейського Союзу в 2003 році» від 27 грудня 2002 р. № 744-р., «Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2005 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 16 червня 2005 р. № 201-р. Згодом розробка й ухвалення Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (САП) були визначені одним з ключових завдань на шляху євроінтеграції України, її імплементація передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС 2014 р., Планом дій КМУ на 2016 рік та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Слід відзначити, що на приєднання України до авіаційного простору ЄС покладено значні сподівання, зокрема: переваги 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 [12]. Важливим стало прийняття рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 липня 2015 р. «Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації» та ін. на цьому складному і поступальному шляху. На наш погляд, власне акцентування на захисті національних інтересів, національної безпеки і обороноздатності є першочерговим, у т.ч. у контексті адаптації національного законодавства України до численних регламентів, директив та інших актів ЄС, що прямо чи опосередковано стосуються безпеки авіації. Так само знаковим стало прийняття Законів України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від

21 березня 2017 р. № 1965-VIII; «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності у галузі цивільної авіації» від 21 березня 2023 р. № 3007-IX; розпоряджень Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30 травня 2018 р. № 430-р; «Про схвалення Державної програми з безпеки польотів» від 16 червня 2021 р. № 656-р. і т.д. [13-16].

Наприклад, як зазначають експерти, у цілому, законодавство України було реформовано на виконання вимог Регламенту 1008/2008 щодо спільних правил надання авіаційних послуг в Європейському Союзі; Регламенту (ЄС) 785/2004 щодо визначення мінімальних страхових вимог для повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден, що здійснюють перельоти до, над, з та по території держави-члена; Директиви 96/67/ЄС, зокрема, щодо наземного обслуговування в аеропортах. Але не враховані положення Регламенту (ЄС) 95/93 про призначення державою-членом будь-якого аеропорту, беручи до уваги екологічні перешкоди у відповідному аеропорту, пропускної здатності тощо. Так само в Угоді про запровадження САП між Україною та ЄС передбачено подальшу імплементацію норм щодо захисту конкуренції в сфері авіації, тобто впровадження в українське законодавство норми Регламенту 1008/2008 щодо ціноутворення, що не було враховано (ст. 22-24), наприклад право держави, без дискримінації на підставі національної належності або ідентифікації авіаперевізника, вимагати реєстрації повітряних тарифів у визначеній формі [17-18].

Важливий спектр стосується захисту прав пасажирів і їх безпеки, авіаперевізник зобов'язаний приділяти особливу увагу потребам пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (інвалідів), та осіб, які їх супроводжують, а також потребам дітей без супроводу дорослих.

У даному випадку норми національного законодавства, насамперед Повітряного кодексу України (ПК) відповідають положенням Регламенту 1107/2006. Українським законодавцем удосконалено такі імплементаційні норми, передбачивши компенсацію пасажиром за зміну класу обслуговування (ст. 107 ПК України) [19].

Власне безпекові аспекти адаптації авіаційного законодавства відображені у таких процедурах як сертифікація повітряних суден – засвідчення того, що суб'єкт або об'єкт авіаційної діяльності відповідає вимогам авіаційних правил України та видання відповідного сертифіката. За законодавством України (ст. 13 ПК) мають пройти сертифікацію, схвалення суб'єктів авіаційної діяльності підприємства, та організації, що в сфері цивільної авіації здійснюють: розроблення цивільної авіаційної техніки і змін до неї; технічне обслуговування авіаційної техніки; управління підтриманням льотної придатності; експлуатацію повітряних суден; навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування; захист цивільної авіації від актів незаконного втручання; інші види діяльності, передбачені законодавством, у т.ч. авіаційними правилами України. У цьому випадку враховано в законодавстві України положення Регламенту (ЄС) 1702/2003, зокрема щодо обов'язкової сертифікації придатності для льотної експлуатації та впливу на навколишнє середовище з боку виробів, деталей та приладів; Регламенту (ЄС) 2042/2003, а саме про забезпечення підтримки льотної придатності повітряного судна та компонентів відповідно до положень Додатку I, в якому зазначені спільні технічні вимоги й адміністративні процедури для забезпечення такої підтримки.

Відповідно до вимог SARPs (Стандартів та Рекомендованої практики), розроблених Міжнародною організацією з цивільної авіації (ICAO), у структурі державного регулювання льотною придатністю виділяють системи забезпечення та підтримання льотної придатності, що проводиться на стадіях проектування та виробництва повітряних суден [20-21, с. 134]. Передбачено, що державний контроль за льотною

придатністю ПС, відповідно до SARPs, покладається на Державну авіаційну адміністрацію (зараз Державіаслужба). Загалом враховані в законодавстві України положення Директиви 2003/42/ЄС, а саме щодо забезпечення, що інформація про пригоди, які наражають на небезпеку або які, за несправності, можуть наражати на небезпеку повітряне судно, його пасажирів або будь-яких інших осіб, звітується, збирається, зберігається, захищається та розповсюджується для запобігання аварій та інцидентів, а не приписування обвинувачення або відповідальності.

До групи актів права ЄС щодо транспортної політики, що підлягають імплементації, належить 170 актів; щодо структурної гармонізації – 100 актів. Їх прийняття дозволить наблизити законодавство України до законодавства ЄС у сфері транспорту, проте необхідність імплементації деяких з них потребує обговорення зі стороною ЄС. У сфері авіації, включаючи напрям безпеки авіації, необхідна подальша імплементація положень актів права ЄС, хоча наша держава досягла певного прогресу при адаптації національного законодавства в авіаційній сфері до стандартів і вимог ЄС. Як відзначається в експертно-аналітичних дослідженнях, незважаючи на війну, Україна змогла зберегти достатній рівень операційної спроможності авіаційного транспорту. У рамках виконання плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, у сфері відповідальності Мінінфраструктури із 133 заходів вищезгаданого плану заходів, 43 повністю завершені, ще 62 знаходяться на завершальній стадії, розроблено відповідні законопроекти, зареєстровані і перебувають на розгляді у Верховній Раді України [18]. Наведені дані стосуються в цілому транспортної політики.

У свою чергу, мета Авіаційної стратегії ЄС полягає у забезпеченні кращого сполучення для пасажирів та підприємців за одночасної підтримки високих стандартів безпеки, чесної конкуренції, захисту навколишнього середовища та соціальних питань. Єврокомісія отримала мандат від Ради ЄС і започаткувала переговорний процес з розробки Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) 2006 р., що тривали

до 2013 р., а через спірне питання між Іспанією та Великобританією про статус аеропорту Гібралтар, що було формально нівельовано офіційним виходом Великобританії з Євросоюзу, відкладалось підписання. Як відомо, 12 жовтня 2021 р. Україна та ЄС підписали Угоду між Україною та Європейським Союзом — «авіаційний безвіз» одночасно для українських та європейських авіаперевізників, Україна отримала такі ж можливості, правила й стандарти в галузі авіаперевезень, як і в держав-членів Євросоюзу, уряди України та країн ЄС більше не надаватимуть призначення на той чи інший маршрут, авіаперевізники зможуть самі домовлятися про можливість рейсів та їх кількість напряму з аеропортами [22].

Відповідно до положень Угоди про САП сторони встановлюють Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС на основі рівних правил безпеки авіації, управління повітряним рухом, соціальних прав працівників, електронних систем бронювання, захисту довкілля та забезпечення прав споживачів. Вона покликана забезпечити найвищі стандарти безпеки пасажирів, захисту прав споживачів, чесної конкуренції, захисту навколишнього середовища та прав працівників повітряного транспорту. Україна погодилась впроваджувати відповідні авіаційні екологічні та соціальні стандарти і заходи ЄС. Угодою передбачено, що Спільний Комітет Угоди регулярно оновлюватиме перелік законодавства ЄС, якого слід дотримуватись [23].

Як підкреслюють дослідники, що в процесі здійснення адаптації законодавства України до права Євросоюзу зустрічаються певні проблеми, що значно уповільнюють цей процес. Варто підкреслити, що факт ухвалення згідного з правом ЄС українського законодавства ще не означає належного функціонування цих правових механізмів. Створюючи національну правову систему відповідно до європейських норм, приймаючи нові узгоджені з правовим полем ЄС законодавчі акти, необхідно одночасно проводити адаптацію вже наявних законів. Процес гармонізації українського законодавства із системою права ЄС уповільнюється об'єктивною різницею історичного й соціокультурного ро-

звитку правових систем, наявної кадровою політикою та бюрократичною системою. Необхідно більш системно підходити до вироблення критеріїв визначення пріоритетних сфер адаптації та переліку правових актів ЄС, до яких має бути приведене у відповідність українське законодавство. Україна спирається на свої фундаментальні загальнонаціональні інтереси, відповідно до яких визначаються засади, напрями, пріоритети та функції її політики [27].

Безумовно, процес адаптації законодавства України до законодавства ЄС вимагає злагодженої співпраці всіх гілок влади, необхідно враховувати широкий спектр чинників і факторів, пов'язаних з правовою основою функціонування публічно-владних відносин, забезпечення прав і свобод людини та громадянина, специфікою авіаційної та/або інших сфер, механізмів гарантування авіаційної безпеки національного, наднаціонального й універсального рівнів тощо.

Висновки. Україна як суб'єкт міжнародного права, член ІКАО і кандидат на членство у Євросоюзі взяла значний обсяг міжнародно-правових зобов'язань у різних сферах, включаючи авіаційну сферу. Аналіз нормативно-правової й інституційної основи їх реалізації на різних рівнях демонструє значні здобутки, виклики, проблеми на цьому шляху. Їх можна узагальнити таким чином: теоретичні, практичні та прикладні; загальні та спеціальні; першочергові або невідкладні та перспективні тощо. Зокрема, значна частина завдань, які постали перед Україною на шляху адаптації до законодавства ЄС у контексті забезпечення безпеки авіації, так само як і загалом процес реалізації євроінтеграційної курсу нашої держави, наразі передбачають комплексний, системний, науково обґрунтований і практикоорієнтований підходи.

Погоджуємось з дослідниками, що залишаються проблеми термінологічної невизначеності при використанні й трактуванні таких фундаментальних категорій як «безпека авіації», «авіаційна безпека», «безпека цивільної авіації», їх співвідношення між собою, а також з «незаконними актами проти безпеки цивільної авіації» та ін. Це зумовлює певні непорозуміння при аргументації та реалізації інструментів, процедур забезпечення авіаційної безпеки, без-

пеки аеронавігації, екологічної та інших різновидів безпеки цивільної авіації. Тому вбачається координація роботи законодавців і суддів, учених, практичних працівників, експертів і громадськості задля уточнення поняттєво-категорійного апарату, що стосується безпеки авіації. На наш погляд, доцільним і оптимальним є широкий підхід до розуміння «безпеки авіації», «авіаційної безпеки», на противагу усталеного раніше в міжнародному праві «незаконні акти проти безпеки цивільної авіації». Вивчення законодавства ЄС, відповідної доктринальної основи, експертно-аналітичних матеріалів підтверджує це, оскільки важливим є врахуванням безпеки польотів, безпеки пасажирів та екіпажу повітряного судна, безпеки самого повітряного судна і т.д., а не лише відповідних незаконних актів.

За результатами національних і міжнародних звітів, експертних висновків спостерігається прогрес саме у досліджуваній сфері, стверджується загальна відповідність національного законодавства законодавству ЄС, його директивам та регламентам, особливі сподівання пов'язані з підписаною Угодою про Спільний авіаційний простір 2021 р. Тут встановлено єдиний уніфікований перелік правил і стандартів надання авіатранспортних послуг між ЄС та Україною, безпекових та інших гарантій. Хоча залишаються деякі зовнішні й внутрішні проблеми, що уповільнюють або перешкоджають повній лібералізації авіаринку з ЄС, реальному гарантуванню безпеки авіації, функціонування та обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС і т.д., сподіваємось, що із завершенням триваючої агресії проти України, наданням міжнародної технічної допомоги відновиться авіаційна та інші галузі, держава і громадяни України отримають фактичні переваги за результатами тривалих інтенсивних євроінтеграційних процесів. Безумовно, закономірним є удосконалення національного законодавства, насамперед Повітряного кодексу України, підзаконних актів і правозастосовної практики; постійний моніторинг, аналіз його результатів, відповідності існуючих нормативно-правових актів і прийняття необхідних нових актів задля відповідності

законодавству ЄС. Вбачається, що останнє, а особливо акти ІКАО, інших міжнародних організацій, потребують також модернізації, з урахуванням нових викликів, пріоритетів тощо. Важливими і перспективним є розширення форм і методів співпраці з органами, агенціями ЄС, насамперед Агентством з безпеки авіації Євро-союзу (EASA) та ін.

Література

1. Doc 8973. Aviation Security Manual. URL: <https://www.icao.int/security/sfp/pages/securitymanual.aspx>.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), 1944 р. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання: Додаток 17. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.
3. Філіппов А.В. Авіаційна безпека: проблеми термінології українського та міжнародного права. *Dictum factum*. 2018. № 2. С. 105-113.
4. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2010. 246 с.
5. Герасимов Р.О. Розвиток міжнародно-правових принципів і норм у сфері убезпечення цивільної авіації: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Одеса, 2007. 277 с.
6. Савчук К.О. Незаконні акти проти безпеки цивільної авіації. *Енциклопедія міжнародного права*: у 3 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко, В.Н. Денисов (співголови) та ін.; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Т. 3. М–Я. Київ: Академ періодика, 2019. С. 349.
7. Кирилюк Н.Д. Адміністративно-правове регулювання відносин у сфері цивільної авіації України: дис. ... докт. філософії за спеціальністю 081 Право. Київ, 2023. 217 с.
8. Полянська А.Є. Державне забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2021. Серія «Право». Вип. 68. С. 190-194.
9. Беззубов Д., Горбань Є. Організаційно-правові основи гуманітарної складової авіаційної безпеки. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник* «Повітряне і космічне право». Київ: НАУ, 2023. № 4(69). С. 9–15. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.69.18298>
10. Богдашевський Т. Доктринальна основа дослідження міжнародних авіаційних організацій. *Європейські перспективи*. 2024. № 3. С. 208-213. DOI: <https://doi.org/10.32782/ep.2024.3.30>.
11. Угода про партнерство та співробітництво між Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами, з одного боку, та Україною, з іншого боку, ратифікована Законом № 237/94-ВР від 10 лист.1994 р.
12. Перспективи приєднання України до спільного авіаційного простору ЄС. Policy BRIEF. URL: <https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2016/12/policy-brief-avia.pdf>.
13. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. *Відомості Верховної Ради України*, 2017. № 16. Ст. 199.
14. Про схвалення Державної програми з безпеки польотів: розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 чер. 2021 р. № 656-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/656-2021-%D1%80#Text>.
15. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
16. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності у галузі цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2023 р. № 3007-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3007-20#Text>.
17. Звіт за результатами проведення первинної оцінки стану імплементації актів права Європейського Союзу (acquis ЄС). URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit-UA.pdf>.

18. 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.

19. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.

20. SARPs Standards and Recommended Practices. URL: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>.

21. Безпека авіації / за ред. В.П. Бабака. Київ, 2004. 584 с.

22. Україна та ЄС підписали Угоду про Спільний авіаційний простір. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>.

23. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний Авіаційний Простір. URL: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.

24. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_743.

25. Глобальний план забезпечення безпеки польотів. 2023–2025. Doc 10004 (ICAO). URL: <https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004.pdf>.

26. Камінська Н., Акімов М. Відповідальність держави за знищення цивільних повітряних суден: особливості міжнародно-правового та національного регулювання. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2020. № 3 (91). С. 89–101. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.91.89-101>.

27. Мороз О.Б. Проблеми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. *Альманах міжнародного права*. 2020. Вип. 23. С. 21-28. DOI: <https://doi.org/10.32841/ILA.2020.23.03>.

References

1. Doc 8973. Aviation Security Manual. URL: <https://www.icao.int/security/sfp/pages/securitymanual.aspx>.

2. Konventsiiia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu (Doc 7300), 1944 r. Bezpeka. Zakhyst mizhnarodnoi tsyvilnoi aviatsii vid aktiv nezakonnoho vtruchannia: Dodatok 17. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.

3. Filippov A.V. Aviatsiina bezpeka: problemy terminolohii ukrainskoho ta mizhnarodnoho prava. *Dictum factum*. 2018. № 2. S. 105-113.

4. Filippov A.V. Administratyvno-pravove zabezpechennia bezpeky tsyvilnoi aviatsii v Ukraini: dys. ... kand. yuryd. nauk: 12.00.07. Irpin, 2010. 246 s.

5. Herasymov R.O. Rozvytok mizhnarodno-pravovykh pryntsypiv i norm u sferi ubezpechennia tsyvilnoi aviatsii: dys. ... kand. yuryd. nauk: 12.00.11. Odesa, 2007. 277 s.

6. Savchuk K.O. Nezakonni akty proty bezpeky tsyvilnoi aviatsii. *Entsyklopediia mizhnarodnoho prava: u 3 t. / redkol.: Yu.S. Shemshuchenko, V.N. Denysov (spivholovy) ta in.; Instytut derzhavy i prava im. V.M. Koretskoho NAN Ukrainy*. T. 3. M–Іa. Kyiv: Akadem periodyka, 2019. S. 349.

7. Kyryliuk N.D. Administratyvno-pravove rehuliuvannia vidnosyn u sferi tsyvilnoi aviatsii Ukrainy: dys. ... dokt. filosofii za spetsialnistiu 081 Pravo. Kyiv, 2023. 217 s.

8. Polianska A.Ie. Derzhavne zabezpechennia bezpeky polotiv povitrianykh suden tsyvilnoi aviatsii. *Naukovi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*. 2021. Seriiia «Pravo». Vyp. 68. S. 190-194.

9. Bezzubov D., Horban Ye. Orhanizatsiino-pravovi osnovy humanitarnoi skladovoi aviatsiinoi bezpeky. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiinoho universytetu. Seriiia: Yurydychnyi visnyk «Povitriane i kosmichne pravo»*. 2023. № 4 (69). S. 9–15.

10. Bohdashevskyi T. Doktrynalna osnova doslidzhennia mizhnarodnykh aviatsiinykh orhanizatsii. *Yevropeiski perspektyvy*. 2024. № 3. S. 208-213. DOI: <https://doi.org/10.32782/ep.2024.3.30>.

11. Uhoda pro partnerstvo ta spivrobitnytstvo mizh Yevropeiskymy Spivtovarystvamy ta yikh derzhavamy-chlenamy, z odnogo boku, ta Ukrainoiu, z inshoho boku, ratyfikovana Zakonom № 237/94-VR vid 10.11.1994 r.

12. Perspektyvy pryiednannia Ukrainy do spilnoho aviatsiinoho prostoru YeS. Rolicy BRIEF. URL: <https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2016/12/policy-brief-avia.pdf>.
13. Pro Derzhavnu prohramu aviatsiinoi bezpeky tsyvilnoi aviatsii: Zakon Ukrainy vid 21 ber. 2017 r. № 1965-VIII. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 2017. № 16. St. 199.
14. Pro skhvalennia Derzhavnoi prohramy z bezpeky polotiv: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 16 cher. 2021 r. № 656-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/656-2021-%D1%80#Text>.
15. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 trav. 2018 r. № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
16. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo rozvytku aviatsii zahalnoho pryznachennia, adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do zakonodavstva Yevropeiskoho Soiuzu u sferi tsyvilnoi aviatsii, vstanovlennia dodatkovykh mekhanizmiv zdiisнення efektyvnoho kontroliu za zabezpechenniam bezpeky aviatsii ta derehuliatcii hospodarskoi diialnosti u haluzi tsyvilnoi aviatsii: Zakon Ukrainy vid 21 ber. 2023 r. № 3007-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3007-20#Text>.
17. Zvit za rezultatamy provedennia pervynnoi otsinky stanu implementatsii aktiv prava Yevropeiskoho Soiuzu (acquis YeS). URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit-UA.pdf>.
18. Acquis YeS u sferi tsyvilnoi aviatsii ta perspektyvy adaptatsii zakonodavstva Ukrainy u svitli pidpysannia ta nabuttia chynnosti Uhody pro spilny aviatsiinyi prostir mizh Ukrainoiu ta YeS.
19. Povitrianyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2011. № 48-49. St. 536.
20. SARPs Standards and Recommended Practices. URL: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>.
21. Bezpeka aviatsii / za red. V.P. Babaka. Ky-yiv, 2004. 584 s.
22. Ukraina ta YeS pidpysaly Uhodu pro Spilnyi aviatsiinyi prostir. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>.
23. Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom i yoho derzhavamy-chlenamy pro Spilnyi Aviatsiinyi Prostir. URL: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
24. Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Spivtovarystvom pro pevni aspekty povitriano-ho spoluchennia. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_743.
25. Hlobalnyi plan zabezpechennia bezpeky polotiv. 2023–2025. Doc 10004 (ISAO). URL: <https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004.pdf>.
26. Kaminska N., Akimov M. Vidpovidalnist derzhavy za znyshchennia tsyvilnykh povitrianykh suden: osoblyvosti mizhnarodno-pravovoho ta natsionalnoho rehuliuвання. *Visnyk Luhanskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav imeni E.O. Didorenka*. 2020. № 3 (91). S. 89–101. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.91.89-101>.
27. Moroz O.B. Problemy adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do zakonodavstva Yevropeiskoho Soiuzu. *Almanakh mizhnarodnoho prava*. 2020. Vyp. 23. S. 21-28. DOI: <https://doi.org/10.32841/ILA.2020.23.03>.

AVIATION SAFETY AS ONE OF THE KEY DIRECTIONS OF ADAPTATION OF UKRAINIAN LEGISLATION TO THE LEGISLATION OF THE EUROPEAN UNION

State University «Kyiv Aviation Institute»
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: lkin.nurullaiev@npp.nau.edu.ua, na-pro@ukr.net

The purpose of the article is to analyze the features and priority areas of adaptation of Ukrainian legislation to the legislation of the European Union, in particular, in the context of ensuring aviation safety in the process of implementing the European integration course of our state at the present stage. **The research methods** are determined by the stated purpose and include: ontological, epistemological, comparative, systemic, structural-functional, legal semiotics, strategic, prognostic and others. **Results:** it was established that Ukraine, as a subject of international law, a member of ICAO and a candidate for membership in the European Union, has taken on a significant amount of international legal obligations in the aviation sector. Analysis of the regulatory and institutional framework for their implementation at various levels demonstrates significant achievements, challenges, and problems along the way, namely: - theoretical, practical, and applied; - general and special; - priority or urgent and promising, etc. In particular, a significant part of the tasks that Ukraine has faced on the path of adaptation to EU legislation in the context of ensuring aviation safety, as well as the process of implementing the European integration course of our state in general, currently involve a comprehensive, systematic, scientifically sound, and practice-oriented approach. Problems of terminological uncertainty have been identified in the use and interpretation of such fundamental categories as «aviation safety», «aviation security», «civil aviation security», their correlation with «illegal acts against the safety of civil aviation», etc., which causes certain misunderstandings in the argumentation and implementation of instruments, procedures for ensuring aviation safety, air navigation safety, environmental and other types of civil aviation safety. Progress is observed in the adaptation of Ukrainian legislation to EU legislation, its directives and regulations, especially with the signing of the 2021 Common Aviation Area Agreement, since a single unified list of rules and standards for the provision of air transport services between the EU and Ukraine, security and other guarantees has been established. **Discussion:** a broad approach to understanding «aviation safety», «aviation security» is appropriate and optimal, as opposed to the «illegal acts against the safety of civil aviation» previously established in international law. There remain some external and internal problems that slow down or hinder the full liberalization of the aviation market with the EU, real guarantee of aviation safety, etc. Therefore, it is natural to improve national legislation, primarily the Air Code of Ukraine, by-laws and law enforcement practice; constant monitoring, analysis of its results, expansion of forms and methods of cooperation with EU bodies and agencies, primarily the European Union Aviation Safety Agency (EASA), etc.

Key words: adaptation; European Union; aviation safety; aviation security; civil aviation safety; EU acquis; legislation; international organizations; state; state property; European integration.

Стаття надійшла до редакції 06.03.2025