

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Для сучасного етапу економічного розвитку багатьох країн світу характерне зростання ролі авіаційного транспорту. Державна політика регулювання в галузі авіаційного транспорту в країнах з розвинутою ринковою економікою спрямована на створення оптимального поєднання регулюючих і ринкових сил з метою пом'якшення загострення економічних і соціальних суперечностей на ринку транспортних послуг, а також на надання прогресивного характеру розвитку досліджуємої галузі в країні (1). Регулювання, перш за все, направлено на поєднання вітчизняного державного регулювання в галузі авіаційного транспорту, а також використання зарубіжного досвіду з подальшою його імплементацією в національне законодавство.

Слід констатувати, що у світовій практиці, з урахуванням національних особливостей кожної держави, процес державного регулювання в галузі авіаційного транспорту складається з трьох основних складових, якими є: по-перше, законодавчий процес (розробка законів, правил, положень); по-друге, процес ліцензування (надання дозволів, застосування обмежень, відмова у видачі або відкликання дозволів на здійснення провітряних перевезень на постійній або довготривалій основі); по-третє, спеціальний дозвільний процес (сертифікація) (2, с. 1.1-1).

Враховуючи зазначене, державне регулювання в галузі авіаційного транспорту України здійснюється із врахування стандартів та рекомендованої міжнародної практики, а саме:

- Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року);
- Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року);
- Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року);
- Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року);
- Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року);
- Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року);
- Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання», Керівництва з авіаційної безпеки (Doc 8973);
- Резолюції 1373 (2001), ухваленої Радою Безпеки на її 4385-му засіданні, 28 вересня 2001 року про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів тощо.

На підставі викладеного, варто вказати на основні законодавчі заходи, які необхідно здійснити із врахуванням стандартів та міжнародної практики, а саме (3):

- лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу;

- підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень;

- обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активна участь в її роботі;

- організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;

- підвищення ефективності використання повітряного простору України через запровадження в повітряному просторі вільних маршрутів та навігаційних технологій на основі GNSS;

- створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС;

- впровадження заходів з безпеки польотів з метою створення ефективної системи управління безпекою польотів на державному рівні та рівні суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до додатка 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Глобального плану забезпечення безпеки польотів на 2013-2027 роки;

- посилення співробітництва з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA);

- оновлення політики у сфері авіаційної безпеки з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації на державному рівні та нагляду за станом її виконання суб'єктами авіаційної діяльності відповідно до додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

- впровадження стандартів та рекомендованої практики ІКАО та Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі (SAFE) Всесвітньої митної організації, зокрема в частині запровадження інституту уповноваженого економічного оператора, для безпеки всього логістичного ланцюга поставок авіаційних вантажів та пошти і спрощення процедур перетинання державного кордону для пасажирів тощо.

Список бібліографічних посилань:

1. Овчар П.А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Інтернаука: міжнар. наук. журнал*. 2017. № 6 (28). С. 17-21.

2. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта: ICAO, 220 с.

3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30. 05. 2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-%D1%80>.