

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

КАФЕДРА конституційного і адміністративного права
(повна назва кафедри)




КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

з дисципліни «Міжнародні, європейські стандарти та стандарти ІКАО у
правовій системі України»
за напрямом (спеціальністю) 081 Право
(шифр та повна назва напрямку (спеціальності))

Укладач: к.ю.н., доцент Чулінда Л.І.
(науковий ступінь, вчене звання, П.І.Б. викладача)

Конспект лекцій розглянутий та схвалений
на засіданні кафедри конституційного і адміністративного права
(повна назва кафедри)

Протокол № 11 від «28» 08 2023 р.

Завідувач кафедри  Ольга ГУСАР

Тема 1. Правове регулювання міжнародних та європейських стандартів цивільної авіації

1. Передумови виникнення міжнародних організацій цивільної авіації.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію.
3. Міжнародно-правові санкції у сфері цивільної авіації.
4. Поняття міжнародних та європейських стандартів цивільної авіації

Рекомендована практика ІКАО. Характеристика Додатків до Чиказької конвенції 1944р.

5. Зближення правової системи України у сфері цивільної авіації із законодавством ЄС.

Література

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038

Галаган О.Я. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та її роль у забезпеченні функціонування комунікаційних систем навігації. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки* № 1. 2020. С.298-303.

Гусар О.А., Чулінда Л.І. Міжнародно-правові санкції у сфері цивільної авіації. *Наука і техніка сьогодні*. 2022. №10. С.44-54.

Чулінда Л.І. Вплив рішень 41-ї Асамблеї ІКАО на розвиток цивільної авіації. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2023. №1. С.17-23.

Галаган О.Я. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та її роль у забезпеченні функціонування комунікаційних систем навігації. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки* № 1. 2020. С.298-303.

Паризька конвенція 1919 року була першим документом, який зафіксував вимогу про суверенітет держави над своїм повітряним простором, у статті 1 закріпила повний і виключний суверенітет кожної держави над повітряним простором, у статті 2 було встановлено: «Кожна держава, яка домовляється, зобов'язується у мирний час дозволяти вільний переліт над своєю територією повітряним суднам інших держав, які домовляються, а також перетинати без посадки повітряний простір над іншими державами».

Відповідно до Паризької конвенції про повітряну навігацію держави-підписанти у 20-30-ті роки ХХ ст. прийняли національні закони, якими визначили правовий режим повітряного простору над своєю територією.

У 1929 р. розробляється Варшавська конвенція для уніфікації правил щодо міжнародних повітряних перевезень у сфері цивільної авіації. Конвенція мала на меті встановити однаковий порядок умов міжнародних повітряних перевезень, документів, необхідних для цих перевезень, а також відповідальність авіаперевізника.

У листопаді 1944 року у Чикаго за ініціативою США була скликана міжнародна конференція для прийняття нової конвенції цивільної авіації. 7 грудня 1944 року було прийнято Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, яку ще називають Чиказька конвенція 1944 року.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) 1944 року застосовується тільки до цивільних повітряних суден і не застосовується до державних повітряних суден. Набуття чинності для України 9 вересня 1992 року. Конвенція має 4 частини, 22 глави, 96 статей.

Міжнародно-правові санкції являють собою негативну реакцію міжнародної спільноти на порушення міжнародного права за умови, що держава відмовляється добровільно відшкодувати завдану шкоду і припинити правопорушення. Досвід застосування санкцій демонструє, що примусові заходи невійськового характеру відіграють провідну роль у забезпеченні реалізації норм міжнародного права.

Відразу після початку війни в Україні ЄС, Великобританія та США вжили різноманітних заходів в авіаційній сфері з метою створення значних логістичних та фінансових проблем (з негайними наслідками) для авіакомпаній, які здійснюють рейси в Росію та з Росії, а також для орендодавців і фінансистів, які співпрацюють з російськими авіакомпаніями.

Міжнародні та європейські стандарти передбачають міжнародно-правові принципи і норми, що закріплюють типові правила поведінки суб'єктів міжнародного права для міждержавного співробітництва, зокрема, для цивільної авіації. Стандарти встановлюють певні вимоги, виконувати й дотримуватися яких мають усі держави, що надали згоду на обов'язковість міжнародного договору.

Стандарти встановлюють вимоги до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації, і яких будуть дотримуватися Договірні держави згідно з Конвенцією. У разі неможливості дотримання Стандарту Раді ІКАО в обов'язковому порядку надсилається повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції.

Рекомендована практика передбачає вимоги однакового застосування, які визнаються бажаними для забезпечення безпеки, регулярності або ефективності міжнародної аеронавігації, яких будуть намагатися дотримуватися Договірні держави згідно з Конвенцією.

Існує 19 додатків до Чиказької конвенції, які ґрунтуються на стандартах і рекомендованій практиці ІКАО, мають юридичну силу, а також є найважливішими для міжнародної цивільної авіації.

Європейська інтеграція передбачає розвиток політичних, економічних, культурних відносин України з Європейським Союзом з метою набуття Україною повноправного членства в Європейському Союзі. Одним із основних напрямів інтеграційного процесу є адаптація законодавства України, що передбачає реформування її правової системи та поступове приведення у відповідність із європейськими стандартами і охоплює, зокрема, й законодавство про транспорт.

Тема 2. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та її роль у забезпеченні стандартів цивільної авіації

1. Історія створення і стратегічні цілі ІКАО.
2. Структура ІКАО: Найвищий орган ІКАО - Асамблея, Рада ІКАО, Премія Едварда Уорнера, Аеронавігаційна комісія, Секретаріат, Регіональні органи ІКАО.
3. Принципи міжнародного права у сфері цивільної авіації.

Література

Григоров О. М. Перші міжнародні інституції у сфері цивільної авіації. *Право і суспільство*. 2020. №2. С.214-219.

Григоров О.М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток. *Монографія*. Одеса: Фенікс. 2020. 440 с.

Чулінда Л.І. Цілі сталого розвитку: пріоритети цивільної авіації. *Krakowskie Studia Małopolskie* 2022, nr 2 (34). С.114-133

У II розділі Чиказької конвенції йдеться про створення спеціалізованої Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) з метою організації та підтримки інтенсивного міжнародного співробітництва, якого потребує нова глобальна мережа повітряного транспорту. Основною метою ІКАО є допомога державам у досягненні найвищого можливого рівня уніфікації правил, стандартів, процедур та організації цивільної авіації.

Міжнародна організація цивільної авіації є однією з найбільших установ ООН, яка відповідає за створення глобальної нормативної бази для забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації. Штаб-квартира ІКАО розташовується в Монреалі, Канада. Офіційні мови ІКАО: англійська, російська, французька, іспанська, арабська та китайська.

До структури ІКАО входять постійні органи, утворені на підставі та відповідно до Статуту ІКАО (стаття 43 Конвенції). До них належать: Асамблея; Рада; Аеронавігаційна комісія; Авіатранспортний комітет; Юридичний комітет; Комітет зі спільної підтримки аеронавігаційного забезпечення; Фінансовий комітет; Комітет з незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; Секретаріат.

Для успішного розвитку цивільної авіації важливим є врахування рішень Асамблеї ІКАО у національному законодавстві держав-членів, зокрема, України.

Основні принципи співпраці у сфері міжнародної цивільної авіації викладено в Чиказькій Конвенції, а їх дотримання є основним при розробці законів будь-якої держави-члена ІКАО: 1) Принцип виключного й повного суверенітету держав над їхнім повітряним простором. 2) Принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі. 3) Принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації.

Тема 3. Загальна характеристика міжнародних та європейських організацій цивільної авіації

1. Україна – член міжнародних та європейських організацій цивільної авіації.
2. Загальна характеристика міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІАТА, АСІ). Інші міжнародні організації цивільної авіації.

3. Європейські організації цивільної авіації, членом яких є Україна.

A4E - Асоціація авіакомпаній для Європи (без України).

Література

Григоров О. М. Перші міжнародні інституції у сфері цивільної авіації. *Право і суспільство*. 2020. №2. С.214-219.

Григоров О.М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток. *Монографія*. Одеса: Фенікс. 2020. 440 с.

Використання повітряного простору вимагає розробки певних правил і технічних заходів, об'єктивно потребує точної регламентації як на національному, так і на міжнародному рівні. На міжнародному рівні необхідно регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

Україна є членом 39 міжнародних організацій цивільної авіації, підписала міжнародні договори у рамках міжнародного повітряного права (включаючи 28 під егідою ІКАО, 1 під егідою ЄСАС (ЄКЦА) та 7 під егідою ЄВРОКОНТРОЛЮ), 70-ма двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення, Угодою між Україною та ЄС «Про Спільний авіаційний простір», та іншими міжнародними договорами України, включаючи Додаток у сфері авіаційного транспорту до ГАТТ/СОТ, у рамках розвитку регіонального співробітництва у межах Європейського регіону та країн Чорноморсько-Кавказького регіону.

Міжнародна асоціація авіаперевізників ІАТА. Діяльність ІАТА спрямована на обслуговування безпеки перельотів, техобслуговування, розробку тарифів, розробку міжнародних стандартів, вирішення юридичних, медичних, фінансових питань, організацію взаємних розрахунків між суб'єктами авіатранспорту. ІАТА допомагає авіакомпаніям спільно вирішувати всі ті питання, які вони не змогли б вирішити індивідуально.

Міжнародна рада аеропортів АСІ (Airports Council International) – представляє усі повітряні аеропорти світу, відображає інтереси усіх компаній-перевізників, партнерів і пасажирів.

Європейська конференція цивільної авіації (ЄСАС або ЄКЦА) заснована в 1955 році як міжурядова організація за ініціативою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Ради Європи.

Європейська організація з гарантування безпеки аеронавігації EUROCONTROL – це загальноєвропейська цивільно-військова організація, яка займається підтримкою європейської авіації.

Європейське агентство безпеки авіації (EASA) створено у 2002 році Європейським Союзом, до якого входять усі держави ЄС.

Асоціація авіакомпаній для Європи (A4E) (Airlines for Europe). Українські авіакомпанії поки що не є членами цієї організації.

Тема 4. Правове регулювання цивільної авіації в ЄС

1. Політика ЄС щодо ринку повітряних перевезень.
2. Обмежувальні заходи Європейського Союзу .
3. Права авіапасажирів в Європейському Союзі
4. Угода про Спільний Авіаційний Простір (САП).

Література

Григоров О. М. Перші міжнародні інституції у сфері цивільної авіації. *Право і суспільство*. 2020. №2. С.214-219.

Григоров О.М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток. *Монографія*. Одеса: Фенікс. 2020. 440 с.

Чулінда Л.І. Обмежувальні заходи (санкції) Європейського Союзу для зупинення воєнної агресії Росії. *Юридичний науковий електронний журнал. Запорізький національний університет*. 2022. № 8. С.599-602.

http://lsej.org.ua/8_2022/136.pdf

THE COURT OF JUSTICE AND THE RIGHTS OF AIR PASSENGERS COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION.

<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2019-05/qd-04-17-650-en-n.pdf>.

Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір.
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text

Основною метою авіаційних перевезень є створення належних ринкових умов та конкурентних засад для авіакомпаній, а також регламентація вимог до літаків, умов перевезення пасажирів та вантажів, забезпечення безпеки в аеропортах та у повітрі тощо.

Оскільки лібералізація має наслідком створення єдиного ринку повітряного транспорту, держави-члени уніфікували своє національне законодавство з метою забезпечення однакових умов для всіх повітряних компаній. Зокрема, Регламентом № 1899/2006 щодо гармонізованих вимог та адміністративних процедур у сфері цивільної авіації було розроблено технічні стандарти та адміністративні процедури для визначення загальних стандартів льотної придатності повітряного судна, що сприяло взаємному визнанню ліцензій осіб, які працюють у сфері цивільної авіації, що дозволяє безпосередньо наймати пілотів з будь-якої держави-члена Євросоюзу.

Належна імплементація актів ЄС у сфері цивільної авіації до національного законодавства передбачає залучення положень про обмежувальні заходи у разі воєнної агресії будь-якої держави, оскільки буде сприяти протидії міжнародним правопорушенням. Обмежувальні заходи ЄС, запроваджені рішеннями Ради ЄС, є юридично обов'язковими для всіх держав-членів.

Результатом встановлення регламентації повітряних перевезень у межах Європейського Союзу стало підвищення рівня прав пасажирів повітряного транспорту.

У 2004 році Європейський Союз прийняв Регламент № 261/2004 про права авіапасажирів при повітряних перевезеннях, які вилітають або прибувають до аеропорту, розташованого в державі ЄС. Суд ЄС регулярно надає офіційне тлумачення цього документа, щоб забезпечити його однакове застосування в усіх державах-членах. Зокрема, Суд відповів на питання: в яких

випадках і за яких умов авіакомпанія повинна компенсувати збитки пасажиром.

Метою Угоди є поступове формування Спільного авіаційного простору між Європейським Союзом та його державами-членами й Україною, який заснований, зокрема, на ідентичних правилах в сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також, що стосується соціальних норм в авіаційній галузі.

Тема 5. Стандарти та рекомендована практика ІКАО як джерело удосконалення системи цивільної авіації України

1. Додаток 9. Спрощення формальностей.
2. Запобігання поширенню хвороб.
3. Додаток 16. Охорона навколишнього середовища.

Література

Чулінда Л.І., Мялковська О.О. Рекомендації міжнародних організацій для відновлення діяльності цивільної авіації в період пандемії COVID-19. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5. С. 676-679.

Чулінда Л.І. Причини повільного відновлення цивільної авіації після COVID-19. *IV Міжнародна науково-практична конференція «Модернізація вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції»*. 22-23 березня 2023 року. Кропивницький. Льотна академія НАУ. С.282-285. https://sfa.org.ua/images/docs/Materialy_4mizhnar_konf_pravo.pdf

Annex 9. Facilitation

<https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx>

Чулінда Л.І., Бем Н.В. Використання персональних даних відповідно до міжнародних стандартів ІКАО. *International Science Journal of Jurisprudence & Philosophy*. Vol. 1, No. 2, 2022. С.64-73.

Чулінда Л.І. «Net-zero 2050» - один із пріоритетів цивільної авіації. *Всесвітній конгрес «Авіація в XXI столітті. Безпека в авіації та космічні технології»*. 28-30 вересня 2022. НАУ. <https://conference.nau.edu.ua/index.php/Congress/Congress2022/author>

У Додатку 9 «Спрощення формальностей» містяться Стандарти та Рекомендована практика, а також відповідні визначення щодо спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях, зокрема, митних та імміграційних процедур, а також інших питань, пов'язаних з безпекою, регулярністю та ефективністю аеронавігації.

Статтею 14 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію визначено: «Кожна Договірна держава погоджується вживати ефективних заходів з метою запобігання поширенню шляхом аеронавігації холери, тифу епідемічного, віспи, жовтої пропасниці, чуми і подібних інфекційних хвороб, що час від часу виявляються Договірними державами, і з цією метою Договірні держави будуть підтримувати безпосередні консультації з установами, які відають питаннями міжнародного регулювання в галузі санітарних заходів, що застосовуються до повітряних суден».

Безпечно, надійне та стійке відновлення діяльності глобального авіаційного сектору найефективніше забезпечується через узгодження на міжнародному рівні підходу на основі таких принципів: захист людей; робота

єдиної авіаційної команди і прояв солідарності; активне управління факторами ризику, пов'язаними з безпекою польотів, авіаційною безпекою та охороною здоров'я; зміцнення суспільної довіри.

У Додатку 16. Охорона навколишнього середовища - містяться Стандарти та Рекомендована практика, що регулюють сертифікацію повітряних суден стосовно шуму та емісії двигунів, а також міжнародні технічні вимоги щодо методів вимірювання та оцінки шуму.

У 2018 році Радою ІКАО було прийнято поповнення до Додатку 16 - Схема компенсації та скорочення викидів вуглекислого газу для міжнародної авіації (CORSIA).

Тема 6. Дотримання міжнародних стандартів та рекомендованої практики державами-членами ІКАО

1.Додаток 12. Пошук та рятування.

2.Додаток 13.Розслідування авіаційних подій та інцидентів.

3.Додаток 14.Аеродроми.

Література

Annex 12 – Search and Rescue.
https://applications.icao.int/postalhistory/annex_12_search_and_rescue.htm

Хижняк В.В., Золототський А.В., Шевченко В.Л. Підвищення кваліфікації персоналу авіаційного пошуку і рятування на засадах уніфікації освітнього та сертифікаційного процесів. Актуальні питання національної безпеки та оборони. 2020. № 1. С.28-32.

Annex 13. Aircraft Accident and Incident Investigation.
https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

Annex 14 «Aerodromes».
https://www.icao.int/APAC/Meetings/2015%20WAWG1/an14_1ed_1951.pdf

У Додатку 12 «Пошук та рятування» наводяться положення щодо створення, забезпечення та роботи служби пошуку та рятування Договірними державами на своїх територіях та в зонах відкритого моря. Положення Додатка 12 доповнюються матеріалом, викладеним у трьох томах Посібника з міжнародного авіаційного та морського пошуку та рятування (Doc 9731), в якому містяться рекомендації, що визначають загальний підхід авіації та морського транспорту до організації та забезпечення служб пошуку та рятування.

Додаток 12 містить вимоги щодо ефективного пошуку та порятунку, плану, інфраструктури та ефективного виконання для надання кращих пошуково-рятувальних послуг для авіації, а також використання на морі.

Мета розслідування аварій та інцидентів, як визначено Додатку 13 ІКАО, полягає не в розгляді понять відповідальності або провини, а поясненні авіаційних подій через аналіз того, що сталося, наведені висновки, а потім рекомендації щодо безпеки щоб знизити ризик рецидиву. Така модель покликана зробити авіацію безпечною.

Національне бюро України з розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до стандартів і рекомендованої практики ІКАО розробило Керівництво з розслідування авіаційних подій та інцидентів (2022).

Додаток 14 Чиказької конвенції застосовується до всіх аеропортів, відкритих для загального використання у державах-членах ІКАО з 1951 р., містить вимоги до аеропортів усього світу. Зміст додатка відображає чотири аспекти: планування, проєктування, експлуатація та аеропортове обладнання, а також містить сформульовані стандарти та рекомендації відносно технічних та фізичних характеристик аеропортів, їх складових підрозділів та необхідного аеронавігаційного обладнання.

Тема 7. Міжнародно-правове гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації

1. Додаток 17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання.
2. Міжнародні конвенції у боротьбі з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (Женевська, Токійська, Гаазька, Монреальська).
3. Акти незаконного втручання у діяльність цивільної авіації.
4. Проблеми забезпечення авіабезпеки у цивільній авіації.
5. Додаток 18. Безпечне транспортування небезпечних вантажів повітрям.

Література

Annex 17 - Aviation Security . <https://www.icao.int/security/sfp/pages/annex17.aspx>
Annex 18. The Safe Transport Of Dangerous Goods By Air.
<https://www.icao.int/safety/dangerousgoods/pages/annex-18.aspx>

Григоров О.М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток. *Монографія*. Одеса: Фенікс. 2020. 440 с.

У Додатку 17 містяться Стандарти та Рекомендована практика, що стосуються безпеки міжнародного повітряного транспорту, регулярно оновлюється з урахуванням загрози, що виникає. Додаток є всеосяжним документом щодо здійснення заходів безпеки і включає доповнення з витягами з інших додатків, технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (Doc 9284), правил аеронавігаційного обслуговування, присвячених діям, які повинні вживатися державами з метою запобігання незаконному втручання у діяльність цивільної авіації чи у разі, коли таке втручання має місце.

Додаток 17 стосується переважно адміністративних та координаційних аспектів, які вимагають, щоб кожна держава-член ІКАО заснувала свою власну програму з безпеки цивільної авіації з такими додатковими заходами безпеки, які можуть бути запропоновані іншими зацікавленими органами. Можливо, єдиною, найважливішою процедурою безпеки, передбаченою цим Додатком, є інспекція/огляд людей та багажу у міжнародних аеропортах. Асамблея ІКАО та Рада ІКАО офіційно визнали особливу важливість цієї процедури у низці резолюцій.

Токійська (1963), Гаазька (1970), Монреальська (1971), Монреальська (1991) і Додатковий Монреальський протокол (1988) є визнаною універсальною базою боротьби з різними видами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації і послужили основою для розробки Додатку 17 до Чиказької конвенції.

Відповідно до класифікації ІСАО акт незаконного втручання (АНВ) в діяльність цивільної авіації – це акти чи спроби здійснення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту.

Подібні злочини мають велику соціальну небезпеку. Злочинці посягають на життя і здоров'я людей, на власність, порушують міжнародне право, державний суверенітет, загострюють міжнародні відносини. Саме тому боротьба з тероризмом у різних його проявах залишається однією з головних проблем будь-якої держави, незалежно від її політичного устрою.

Цивільна авіація є вразливою для нападу в будь-який час, якщо не вжити превентивних заходів авіабезпеки, оскільки експлуатація сучасних ПС забезпечується роботою десятками різних служб, у яких працюють сотні тисяч людей.

Сучасна цивільна авіація – це мегасистема, що складається з великих транспортних комплексів, комунікацій, інфраструктури, трудових ресурсів: авіакомпанії, аеропорти, цивільна авіація всієї держави або об'єднання держав, або весь цивільний повітряний флот держав-членів ІСАО. Порушення роботи однієї з підсистем має наслідком порушення безпеки функціонування усієї системи.

Додаток 18 надає стандарти та рекомендовану практику щодо визначення допуску товарів та речовин до перевезення в ручній поклажі та зареєстрованому багажі пасажирів. Розроблено документ 9284 ІСАО «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом».

Заборонені предмети та речовини. Ця інформація надається згідно зі стандартами і рекомендаціями Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), консультативного комітету з безпеки Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (ІАТА), нормативно-правовими актами України та органів авіаційної влади держав, до яких виконуються рейси авіакомпанії.

Тема 8-9. Актуальні напрями розвитку міжнародних та європейських стандартів цивільної авіації

1. Розвиток інфраструктури міжнародних аеропортів .
2. Проблеми використання авіаційного транспорту у період COVID-19.
3. Інформація про персональні дані в цивільній авіації.
4. Міжнародні та європейські стандарти безпілотних літальних апаратів.

Література

Мaksym'yuk Y.V., Chulinda L.I., Korchova G.L., Pochka K.I. PRIORITY DIRECTIONS OF INTERNATIONAL AIRPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT. *Опир матеріалів і теорія споруд: наук.-тех. збірн. К.: КНУБА. 2022. – Вип. 109. – С. 301-316. «Web of Science Core Collection». DOI: 10.32347/2410-2547.2021.106. Режим доступу: <http://omtc.knuba.edu.ua/article/view/272240>*

Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 07 квітня 2021 р. № 321-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>

Григоров О.М. Правова регламентація використання цивільних безпілотних літальних

апаратів: стандарти ІКАО та практика України. *Recht der Osteuropäischen Staaten*. 2020. № 2. С. 14-17.

Григоров О.М. Правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у Європейському Союзі: основні етапи розвитку. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. №7. С.273-276.

Чулінда Л.І., Устинова І.П. Правові питання відновлення інфраструктури аеропортів України. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*.2023, № 2 , с.111-115.

Чулінда Л.І. Причини повільного відновлення цивільної авіації після COVID-19. IV Міжнародна науково-практична конференція «Модернізація вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції». 22-23 березня 2023 року. Кропивницький. Льотна академія НАУ. С.282-285. https://sfa.org.ua/images/docs/Materialy_4mizhnar_konf_pravo.pdf

Чулінда Л.І., Міщенко А.В. Заходи захисту персональних даних в авіаційній галузі. *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір. Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції*, м. Київ, НАУ. 24 лютого 2023 р.646 с. С.261-263.

Чулінда Л.І., Корчова Г.Л., Почка К. Інформація про персональні дані в цивільній авіації. *Освіта, право та публічне управління – новітні тенденції розвитку. II Міжн. наук.-практична конференція «LPA–NDT»*. March 30th-31st 2023. Ukraine-Iraq-Poland . КНУБА. С.30-37.

Слободська І.А., Юхимович М.І. Правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації України. *Юридичний вісник. Повітряне, космічне, екологічне право*. 2022. №4. С.30-35.

Форманюк В. В. та ін. Значення діяльності ІКАО у боротьбі з COVID-19. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020 № 45. С.146-150.

Реалізація ефективних міжнародних та європейських стандартів, трансформація та модернізація аеропортової інфраструктури є одним із напрямів роботи України у процесі адаптації законодавства цивільної авіації до міжнародних та європейських стандартів, а також у досягненні Цілей сталого розвитку ООН. Ефективна діяльність міжнародних аеропортів у XXI столітті неможлива без удосконалення процесу уніфікації. В умовах глобальної конкуренції розвинена інфраструктура міжнародних аеропортів перетворюється на конкурентну перевагу на глобальному ринку.

Щоквартальні звіти ІКАО та інших міжнародних і європейських авіаційних організацій й уточнення прогнозів відновлення діяльності цивільної авіації у світі допомагають знизити ризик та запровадити пов'язані з COVID-19 національні вимоги щодо повітряних перевезень. На підставі прогнозів цих організацій можна з'ясувати, коли відновиться попит на авіаперевезення пасажирів до рівня до пандемії на більшості маршрутів, враховуючи уповільнення глобального економічного зростання через такі фактори, як інфляція, зростання вартості палива, проблеми з працівниками, продовження агресивної війни РФ проти України, зміна клімату, що ускладнили процес відновлення цивільної авіації та загрожують його уповільнити.

Держави мають можливість покращити інфраструктуру аеропортів, збільшити їх пропускну здатність для пасажирів і вантажів. Відновлення цивільної авіації потребує пошуку нових можливостей коригувати бізнес-моделі, переходити на цифрові технології та інвестувати в інфраструктуру.

Безпека ґрунтується на безпечній та надійній інформації між усіма учасниками глобальної повітряної мережі. Саме тому одним із пріоритетних питань на 41-й Асамблеї ІКАО (2022) було обговорення розвитку інновацій в авіації, а також питань захисту інформації про персональні дані в цивільній авіації. Удосконалення інформаційних технологій у цивільній авіації є об'єктивною необхідністю, а забезпечення надійності та своєчасності інформаційних потоків є невід'ємною частиною авіаційної безпеки.

Система перевірки перед поїздкою передбачає, що кожен пасажир може продемонструвати свою відповідність вимогам щодо в'їзду в іншу державу для подорожі. Концепція перевірки перед поїздкою ґрунтується на цифрових облікових даних та інформації пасажирів, наприклад, інформації про особу, інформації для отримання дозволу на поїздку, підтвердження стану здоров'я тощо. Завдяки стандартизованому та захищеному цифровому сповіщенню про дозвіл на поїздку можна передбачити у майбутньому вимогу до пасажирів мати довірене повідомлення про схвалення подорожі разом із надійною цифровою ідентифікацією як єдиний доказ, необхідний для подорожі. Такий процес полегшить органам влади використовувати інформацію про персональні дані в цивільній авіації.

Безпілотні літальні апарати сьогодні все частіше використовуються з різноманітною метою, наприклад, можуть допомогти досліджувати місцевості для рятувальних операцій без особистої присутності, значно підвищити ефективність процесів у сільському господарстві, оскільки, якщо їх використовувати у великих масштабах, буде потрібно набагато менше ручної роботи, дрони могли б допомогти у зрошенні полів. Безпілотники також можуть підвищити врожайність, а також загальну якість життя фермерів у багатьох країнах по всьому світу. Безпілотні літальні апарати стали важливою частиною повсякденного життя через їх безмежний потенціал логістичних проблем, які досі виникають під час розподілу товарів з одного місця в інше, зростає ринок дронів для доставки товарів у важко доступні місця. Безпілотники можна використовувати в будівництві та видобутку корисних копалин.