

---

## Правове регулювання спільного авіаційного простору: проблеми імплементації

**Ольга Гусар**

кафедра конституційного та адміністративного права, юридичний факультет, Національний авіаційний університет . Київ, Україна.

ORCID: 0000-0002-0005-7360

**Людмила Чулінда**

кафедра конституційного та адміністративного права, юридичний факультет, Національний авіаційний університет . Київ, Україна.

ORCID: 0000-0002-3771-4854

**Для цитування цієї статті:**

Гусар Ольга, Чулінда Людмила. Правове регулювання спільного авіаційного простору: проблеми імплементації. International Science Journal of Jurisprudence & Philosophy. Vol. 2, No. 4, 2023, pp. 1-8. doi: 10.46299/j.isjpp.20230204.01.

**Надійшла до редакції:** 31 серпня 2023 р.; **Схвалено:** 29 вересня 2023 р.;

**Опубліковано:** 01 жовтня 2023 р.

---

**Анотація:** У статті аналізуються основні положення Угоди про спільний авіаційний простір, яка укладається між Європейським Союзом і третіми країнами з метою встановлення спільних стандартів безпеки використання повітряного простору. Зазначається, що Україна має імплементувати акти ЄС у сфері цивільної авіації для подальшого стабільного розвитку повітряних сполучень, збільшення кількості польотів та пасажирських перевезень у напрямі до Європи, що позитивно відобразиться на туристичній галузі, веденні бізнесу та інших міжнародних відносинах, а також продовжить важливі соціальні, економічні та політичні реформи. Аналізуються Регламенти і Директиви ЄС, які підлягають обов'язковій імплементації, оскільки мають суттєвий вплив на розвиток цивільної авіації в Україні. Стверджується, що Україна бере на себе зобов'язання привести національне законодавство у сфері розслідування авіаційних подій у повну відповідність до Регламентів ЄС. У зв'язку з необхідністю відновлення потреб цивільної авіації здійснюється аналіз зростання попиту на авіаційні види обслуговування, сприяючи розвитку туризму, торгівлі та трудової зайнятості, авіація стає важливою сферою економічного розвитку. Підкреслюється необхідність дослідження пріоритетних напрямів імплементації актів ЄС у сфері цивільної авіації, оскільки стандарти цивільної авіації потребують належного вивчення і реалізації для ефективного використання спільного повітряного простору, відновлення аеронавігаційної інфраструктури. Проаналізовано шляхи досягнення відповідності рівня розвитку національної цивільної авіації міжнародним та європейським стандартам, розглянуто переваги участі України в Угоді про спільний авіаційний простір. Зазначається, що проведення досліджень у цьому напрямі є актуальним та необхідним науковим пошуком.

**Ключові слова:** спільний авіаційний простір, цивільна авіація, Регламенти ЄС, імплементація.

---

### 1. Вступ

На сьогодні авіація належить до переліку сфер життєдіяльності міжнародної спільноти, які найбільше постраждали через пандемію та агресивну війну РФ проти України. Угода про спільний авіаційний простір (САП), яка укладається між ЄС і третіми країнами, містить вимоги

до однакових стандартів безпеки та узгоджує ринкові відносини у сфері авіації, відкриває можливості для громадян і бізнесу, дозволяє ефективно та безпечно використовувати авіаційний простір [1].

Через зростаючу роль цивільної авіації в економічному розвитку країн важливим є належним чином враховувати економічні та соціальні вигоди, які надає ефективна система авіаційного транспорту, а також дослідити майбутні потреби у сфері цивільної авіації разом з відповідними фінансовими і людськими ресурсами..

## **2.Об'єкт і предмет дослідження**

*Об'єктом дослідження* є правове регулювання спільного авіаційного простору в Україні, Регламенти і Директиви ЄС, які підлягають обов'язковій імплементації, оскільки мають суттєвий вплив на розвиток цивільної авіації в Україні. Україна бере на себе зобов'язання привести національне законодавство у сфері розслідування авіаційних подій у повну відповідність до Регламентів ЄС.

*Предмет дослідження* – теоретико-правові характеристики регулювання спільного авіаційного простору у зв'язку з підписанням Угоди про спільний авіаційний простір, яка укладається між ЄС і третіми країнами, встановлює однакові стандарти безпеки та узгоджує суспільні відносини у сфері авіації.

## **2. Мета та задачі дослідження**

*Метою статті* є здійснення аналізу реалізації європейських стандартів, трансформації та модернізації моделей аеронавігації України у процесі адаптації законодавства цивільної авіації до міжнародних та європейських стандартів. Визначена мета дослідження зумовила постановку та розв'язання таких *задач*: проаналізувати основні підходи до розуміння сутності та змісту Угоди про спільний авіаційний простір; з'ясувати вплив Угоди на встановлення однакових стандартів безпеки у сфері цивільної авіації; обґрунтувати напрями імплементації міжнародних і європейських стандартів у національне законодавство України.

## **4. Аналіз літератури**

Окремим аспектам та проблемним питанням імплементації актів Європейського Союзу до законодавства України у сфері спільного авіаційного простору присвячені праці таких вчених, як О. Радзівілл, В. Філатов, М. Раскалей. Характеристику відповідності діяльності повітряного транспорту України вимогам директив та регламентів ЄС надано у працях І. Садловської, О. Григорової. Дослідження особливостей сучасної практики ЄС щодо правової регламентації використання спільного авіаційного простору має важливе практичне значення для держав-членів ІКАО, включаючи Україну. Проблеми імплементації актів ЄС після укладання Угоди про спільний авіаційний простір, уточнення переліку директив і регламентів ЄС, конкретизація порядку приведення законодавства України до актів ЄС потребують більшої уваги, що зумовлює актуальність обраної теми.

## **5. Методи досліджень**

З метою одержання найбільш достовірних наукових результатів у дослідженні застосовувалася система принципів, прийомів та підходів, яка ґрунтується на філософських, загально-наукових та спеціальних методах, що дало змогу забезпечити правовий аналіз основних положень встановлення спільного авіаційного простору з державами-членами Європейського Союзу.

Застосовані, зокрема, порівняльний та системний методи для з'ясування суті та ефективності імплементації положень документа про спільний авіаційний простір у національну правову систему з метою створення безпечного міжнародного авіаційного простору, який ґрунтується, зокрема, на однакових правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання.

## 6. Результати досліджень

Україна на шляху євроінтеграції намагається втілювати ефективні міжнародні та європейські механізми реформування відносин у сфері цивільної авіації через внесення змін до усіх сфер суспільного життя – економіки та торгівлі, політики та державного управління тощо. Постійний розвиток суспільних відносин потребує обов'язкових дій з боку держави щодо врегулювання сучасних викликів.

Україна ефективно імплементує міжнародні та європейські стандарти цивільної авіації з метою створення безпечного авіаційного простору, що залежить, зокрема, від ідентичних правил у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також однакових правил у соціальній сфері.

12 жовтня 2021 року була підписана Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір [1]. Відповідно до статті 1 метою цієї Угоди є поступове створення САП між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, що 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 на ідентичних правилах стосовно соціальних аспектів [1]. З цією метою Угода встановлює обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, які держава-підписант повинна втілити у національне законодавство. Цей документ передбачає створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, що сприятиме взаємному доступу до ринків авіаперевезень та впровадженню однакових правил, соціально-економічному зростанню, дозволить збільшити кількість авіаційних маршрутів, покращити якість перевезень, знизити ціни на авіаквитки, визначити пріоритетність інвестицій держави в інфраструктуру [1], адже це необхідна умова для розвитку регіонів, її входження до європейської авіаційної мережі.

Щоб відкривати регулярні авіа рейси, за правилами, держави укладають двосторонні міждержавні угоди про авіаційне сполучення, які містять обов'язкові правила для повітряного сполучення, наприклад, кількість рейсів на тиждень, перелік перевізників від кожної країни, можливий час прибуття тощо. Україна уклала 70 міждержавних угод, 26 з яких з країнами-членами Європейського Союзу. Угода про САП передбачає необхідність скасування всіх односторонніх адміністративних, технічних або інших заходів, які можуть становити обмеження чи здійснювати дискримінаційний вплив на повітряні перевезення за цією Угодою [1].

На форумі «Велике Будівництво: Авіація. Туризм», що проходив у листопаді 2021 року, було наголошено, що Угода відкриває можливість для визнання сертифікатів літаків українського виробництва, зокрема компанії «Антонов», збільшує державні інвестиції в розвиток авіаційної інфраструктури, сприяє розвитку власного авіабудування та реалізації державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки [2].

Формування та відкриття спільного авіаційного простору між Україною та ЄС передбачає імплементацію в національне законодавство зазначених стандартів та вимог ЄС щодо технічних питань, авіаційної безпеки та захисту довкілля, які перераховуються у додатках до Угоди. У першу чергу, мова йде про технічні стандарти і зобов'язання України з уніфікації законодавства. Ідеться про цілий перелік європейських регуляторних актів – від антимонопольних до технічних, які зазначаються у додатках до Угоди про САП [1]. Україна зобов'язується дотримуватися принципів і практик, викладених в актуальних рішеннях та регламентах ЄС, поступово

досягаючи відповідності до регламентів ЄС та систем стандартизації, метрології, акредитації, робіт з оцінки відповідності та ринкового нагляду ЄС.

Серед важливих актів ЄС, які суттєво вплинуть на розвиток авіації в Україні, є Регламент №95/93 щодо спільних правил призначення слотів в аеропортах співтовариства, Регламент №785/2004 щодо вимог до страхування авіаперевізників та операторів повітряних суден, Директива №2009/12/ЄС щодо аеропортових зборів, Регламент №1033/2006 щодо вимог до процедур для планів польотів та передпольотної фази для єдиного європейського неба, Регламент №1178/2011 щодо технічних вимог та адміністративних процедур відносно членів екіпажу цивільної авіації, Директива №90/314/ЄЕС щодо туристичних пакетів, Директива №93/13/ЄЕС щодо несправедливих умов договорів зі споживачами, Регламент №2027/97 щодо відповідальності авіаперевізника у випадку інцидентів та ін. [3].

Значення імплементації Директив і Регламентів Європейського Союзу розкривається у працях О. Григорова [4], І. Слободської, М. Юхимович [5], І. Садловської, О. Овсак [6].

Так, Угода про САП передбачає обов'язкову імплементацію Україною Регламенту ЄС 261/2004 про захист прав пасажирів під час затримки і скасування рейсів. Застосування європейської практики дозволить туристам отримувати 250- 600 євро компенсації за тривалі затримки рейсів [7]. Україна буде зобов'язана інкорпорувати цю норму у своє законодавство для переходу на наступний етап «відкритого неба».

Регламент № 95/93 щодо спільних правил призначення слотів в аеропортах співтовариства передбачає дозвіл координатора відповідно до цього Регламенту на використання всієї інфраструктури аеропорту, необхідної для надання послуг з авіасполучення у координованому аеропорту у встановлений час та дату для потреб приземлення та зльоту, згідно з розподілом, що зробив координатор відповідно до цього Регламенту [8]. Угода містить положення, яких раніше не було, а саме: можливість з'ясовувати питання надання слотів в аеропортах перед спільним комітетом, нові комерційні можливості представництв та швидке отримання прав без обмежень для гнучкого планування рейсів. Також регулюється питання державної допомоги авіакомпаніям. Реалізація ефективних міжнародних та європейських стандартів, трансформація аеропортової інфраструктури є одним із напрямів роботи України у процесі адаптації законодавства цивільної авіації до міжнародних та європейських стандартів, а також у розробці Цілей сталого розвитку ООН. В умовах глобальної конкуренції розвинена інфраструктура міжнародних аеропортів стає не лише одним із факторів підвищення можливості країни до економічного зростання, а й перетворюється на конкурентну перевагу на міжнародному ринку [9].

З метою спрощення доступу на ринки авіаційних перевезень і послуг з наземного обслуговування шляхом адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у цій сфері, а також закріплення на законодавчому рівні додаткових заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки авіації прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України з метою 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» (2023) [10].

Імплементація положень Регламенту (ЄС) 2018/1139 про спільні правила у галузі цивільної авіації передбачає спрощення державного регулювання та створення передумов для якнайшвидшого відновлення діяльності вітчизняних авіаперевізників та аеродромів. Відновлення галузі потребує рішень вже сьогодні, щоб компанії, які готові будуть літати в Україні одразу після нашої перемоги, працювали вже за оновленими правилами, як тільки це дозволить безпекова складова [11]. До основних положень правових норм належать: спрощення процедури видачі сертифіката льотної придатності і дозволу на виконання польотів для окремих імпортованих в Україну повітряних суден; якщо літак сертифіковано в Європейській Агенції Безпеки Авіації (EASA), то не потрібно проходити повторну сертифікацію в Україні; виключення необхідності отримання прав на експлуатацію повітряних ліній українськими авіаперевізниками для виконання регулярних повітряних перевезень в Україні та за кордоном, та ж сама

необхідність виключена і для чартерних перевезень в Україні; сертифікованому авіаперевіснику для початку виконання комерційних польотів в Україні достатньо погодження слотів в національних аеропортах, отримувати відповідне право на експлуатацію повітряної лінії тепер не буде необхідно; перехід на декларативний принцип відповідності підприємствами та організаціями, які здійснюють наземне обслуговування у сфері цивільної авіації [11]. Раніше, щоб підприємство могло працювати на території летовища, передбачалася сертифікація, це займало від трьох до шести місяців. Змінами скасовується сертифікація, але необхідно подати пакет документів, що підтверджує відповідність вимогам законодавства, і можна одразу працювати, а не чекати; виключення положення щодо необхідності сертифікації суб'єктів господарювання, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, також ця норма стосується суб'єктів, які готують персонал для організації чи продажу повітряних перевезень. Ухвалені зміни будуть відображати етапи наближення українського законодавства до актів ЄС і відновлення авіаційної галузі

Незважаючи на війну, Україні вдається докладати зусиль для роботи над виконанням своїх зобов'язань щодо імплементації Угоди про Спільний Авіаційний Простір. Коли Україна виконає зобов'язання з імплементації європейських норм, буде відкрито п'яту свободу повітря, що відповідно до п.15 статті 2 Угоди означає «...право або привілей, наданий однією державою авіаперевізникам іншої держави для забезпечення міжнародних повітряних перевезень між територією держави, що надає право, та територією третьої держави за умови, що такі перевезення починаються або закінчуються на території держави, що одержує право» [1].

## 7. Перспективи подальшого розвитку досліджень

Відповідно до положень Угоди про САП Україна бере на себе зобов'язання привести національне законодавство у сфері розслідування авіаційних подій у повну відповідність до Регламенту ЄС № 996/2010 [12]. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) має імплементувати цей акт ЄС відповідно до частини другої статті 119 Повітряного кодексу України, яка встановлює, що технічні розслідування авіаційних подій та інцидентів проводяться згідно з правилами, що затверджуються Кабінетом Міністрів України [13]. У пояснювальній записці НБРЦА до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації» такі правила не прийняті [14].

На сьогоднішній день розслідування авіаційних подій та інцидентів з повітряними суднами, що зареєстровані в державах-членах Міжнародної організації цивільної авіації, проводяться відповідно до внутрішніх процедур Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними суднами. У зв'язку з відсутністю інкорпорованих правил у національному законодавстві, Україна регулярно отримує практичні рекомендації щодо розслідування у сфері технічної складової авіаційних подій. Саме тому імплементація Регламенту ЄС № 996/2010 сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів, здійсненню заходів щодо зменшення кількості авіаційних подій та інцидентів та збільшенню довіри міжнародної спільноти до авіаційного простору України.

18 січня 2023 року відбувся перший офіційний візит Генерального директора Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) пана Рауля Медіни Кабальєро до України [15]. Були обговорені кроки з відновлення повітряного руху в повітряному просторі України після закінчення воєнних дій, відновлення аеронавігаційної інфраструктури та забезпечення відповідного рівня безпеки польотів у повітряному просторі України, усі заплановані заходи будуть втілені в життя після нашої перемоги. Висвітлення питання вдосконалення національної нормативно-правової бази, приведення правил та процедур у відповідність до європейських вимог, впровадження регламентів, передбачених Угодою про Спільний Авіаційний Простір, імплементація якої є надзвичайно важливим кроком у процесі інтеграції України до Європейського Союзу. Відповідно до аналітичного звіту Європейської комісії рівень наближення

законодавства України до авіаційного права ЄС оцінюється позитивно, зокрема, звертається увага на забезпечення Україною відповідності правилам і нормам ЄС в авіаційній галузі, незважаючи на війну [16].

Вживаючи заходів, що спрямовані на забезпечення подальшого наближення національного законодавства до законодавства ЄС, що передбачені для впровадження відповідно до Угоди про Спільний Авіаційний Простір, фахівці у сфері цивільної авіації особливу увагу акцентують на питаннях імплементації практичних рекомендацій щодо забезпечення безпеки авіації, зокрема, безпеки польотів, через обов'язкове здійснення постійного державного нагляду і контролю за суб'єктами та об'єктами авіаційного сполучення як в Україні, так і за її межами [17]. Дослідження науковців можуть надавати конкретне уявлення про необхідні напрями вирішення імплементаційних проблем.

## 8. Висновки

Отже, для успішної імплементації актів Європейського Союзу у сфері спільного авіаційного простору необхідним є ретельне дослідження етапів реалізації Угоди, узгодження питань гармонізації правових норм ЄС і України у сфері цивільної авіації, готовності української інфраструктури до функціонування у межах Угоди за участі представників державних органів, незалежних експертів міжнародних та європейських авіаційних організацій, авіакомпаній, уточнення пріоритетності інвестицій держави в авіаційну інфраструктуру, що є необхідною умовою для економічного розвитку держави та її інтеграції в європейську авіаційну систему.

Варто зазначити, що національне законодавство України у сфері цивільної авіації перебуває на стадії реформування, що потребує створення правових умов для стабільного розвитку авіаційного транспорту, підвищення вимог до авіаційної безпеки, безпеки вантажів, оцінки ризиків поблизу та над зонами конфліктів. Основною метою імплементації міжнародних та європейських стандартів цивільної авіації у правову систему України є підвищення міжнародної довіри до безпеки авіаційного простору, встановлення найбільш ефективних відносин між державами, що буде мати наслідком зростання економіки, а також забезпечення права кожної держави на рівноправну участь у системі міжнародної цивільної авіації.

Незважаючи на важкі для України часи воєнної агресії з боку РФ, державні авіаційні підприємства України продовжують працювати над виконанням зобов'язань держави, що впливають з Угоди про спільний авіаційний простір [1]. Держави-підписанти Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (1944) [18] передбачили її роль у формуванні майбутнього світу, необхідності створення безпечних, захищених та стабільних авіаперельотів. Україна шанує цю спадщину, трансформуючись відповідно до вимог сучасності. Міжнародні та європейські правові моделі надають перевагу системності, однаковості застосування правил аеронавігації, швидкій адаптації до практичної діяльності та відповідають міжнародним стандартам цивільної авіації. Усі заплановані заходи щодо відновлення повітряного руху в авіаційному просторі України після закінчення воєнних дій, відновлення аеронавігаційної інфраструктури та забезпечення відповідного рівня безпеки польотів будуть забезпечені та втілені в життя після нашої перемоги.

---

### Список літератури:

1) Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_004-21#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text) (дата звернення 21.08.2023)

2) Участь Президента України у форумі «Велике будівництво: авіація та туризм». URL: <https://www.president.gov.ua/photos/uchast-prezidenta-ukrayini-u-forumi-velike-budivnictvo-aviac-4253> (дата звернення 21.07.2023)

3) Зелена книга. Аналіз доступу до спільних обмежених ресурсів. Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання. URL:

[https://cdn.regulation.gov.ua/21/4b/d9/27/regulation.gov.ua\\_Аналіз%20доступу%20до%20спільного%20обмеженого%20ресурсу.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/21/4b/d9/27/regulation.gov.ua_Аналіз%20доступу%20до%20спільного%20обмеженого%20ресурсу.pdf) (дата звернення 21.08.2023)

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

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

6) Садловська І.П., Овсак О.П. Аналіз відповідності регулювання діяльності повітряного транспорту України вимогам Європейського Союзу до країн-кандидатів. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2022. Випуск 2 (88). С.30-39.

7) Регламент (ЄС) N 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажиром у разі відмови в посадці, відміни або тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) N 295/91» URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id121035> (дата звернення 21.08.2023)

8) Регламент від 18.01.1993 № 95/93 щодо спільних правил для розподілу слотів у аеропортах ЄС. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/EU930010> (дата звернення 21.08.2023)

9) Maksym'yuk Y.V., Chulinda L.I., Korchova G.L., Pochka K.I. Priority directions of international airport infrastructure development. *Опір матеріалів і теорія споруд: наук.-тех. збірн.* К.: КНУБА. 2022. Вип. 109. С. 301-316.

10) Про внесення змін до деяких законодавчих актів України з метою 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. 2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3007-IX#Text> (дата звернення 21.08.2023)

11) Регламент (ЄС) 2018/1139 про спільні правила у галузі цивільної авіації. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-es-20181139.pdf> (дата звернення 21.08.2023)

12) Regulation (EU) No 996/2010. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/regulations/regulation-eu-no-9962010> (дата звернення 21.08.2023)

13) Повітряний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 21.08.2023)

14) Пояснювальна записка НБРЦА до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації». URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення 21.08.2023)

15) ДАСУ отримала підтримку ЄВРОКОНТРОЛЮ. URL: <https://www.wing.com.ua/content/view/33338/81/> (дата звернення 21.08.2023)

16) Європейська Комісія високо оцінила рівень забезпечення Україною відповідності правилам і нормам ЄС в авіаційній галузі. URL: <https://www.wing.com.ua/content/view/33437/81/> (дата звернення 21.08.2023)

17) Чулінда Л.І., Гусар Л.І. Вплив євроінтеграційних процесів на розвиток цивільної авіації України. *Ампаро. Спецвипуск, присвячений євроінтеграційній тематиці*. Т.2. 2022. С.144-150.

18) Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення 21.08.2023)

---

## Legal regulation of common aviation space: problems of implementation

### OlgaGusar

candidate of Law, associate professor, associate professor of the Department of Constitutional and Administrative Law, National Aviation University, Faculty of Law. Kyiv, Ukraine.

ORCID: 0000-0002-0005-7360

### Liudmyla Chulinda

candidate of Law, associate professor, associate professor of the Department of Constitutional and Administrative Law, National Aviation University, Faculty of Law. Kyiv, Ukraine.

ORCID 0000-0002-3771-4854

---

**Abstract:** The article analyzes the main provisions of the Agreement on Common Aviation Space, which is concluded between the European Union and third countries in order to establish common safety standards for the use of airspace. It is noted that Ukraine should implement the EU acts in the field of civil aviation for the further stable development of air connections, increase the number of flights and passenger transportation in the direction of Europe, which will have a positive impact on the tourism industry, doing business and other interpersonal relations, as well as continue important social, economic and political reforms. EU Regulations and Directives are analyzed, which are subject to mandatory implementation, as they have a significant impact on the development of civil aviation in Ukraine. It is claimed that Ukraine undertakes to bring national legislation in the field of investigation of aviation events into full compliance with EU Regulations. In connection with the need to restore the needs of civil aviation, an analysis of the growth in demand for aviation services is carried out, contributing to the development of tourism, trade and employment, aviation becomes an important tool of economic development. It is necessary to study the priority areas of implementation of EU acts in the field of civil aviation, since civil aviation standards require proper study and implementation for effective use of common air space, restoration of air navigation infrastructure. The ways of achieving compliance of the level of development of national civil aviation with international and European standards were analyzed, the advantages of Ukraine's participation in the Agreement on the common aviation space were considered. It is noted that conducting research in this direction is a relevant and necessary scientific search.

**Key words:** common aviation space, civil aviation, EU Regulations, implementation.

---