

environment and resources of outer space; D. To continuously progress the space legislation on new types of space activities; E. To develop secondary rules for outer space activities [2, p. 11-12].

Thus, modern space law is still under development. The current state of modern technology improvement and the reality of the wars predispose the need for adequate state regulation of activity in the space sphere.

Literature

1. Jankowitsch P. Handbook of Space Law. Editor: Frans von der Dunk. 2015. P. 1–28. URL: <https://doi.org/10.4337/9781781000366.00010> (date of access: 02.11.2023.).

2. Xinmin MA. The Development of Space Law: Framework, Objectives and Orientations. 2014. URL: <https://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/activities/2014/splaw2014-keynote.pdf> (date of access: 02.11.2023).

3. Nikhil Verma. History and Development of Space Law. URL: <https://www.legalserviceindia.com/legal/article-10617-history-and-development-of-space-law.html> (date of access: 02.11.2023).

УДК 34:338.45 (043.2)

Варава І.П., доктор філософії,
Летків Р.І., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

АВІАЦІЙНЕ ПРАВО УКРАЇНИ - СУЧАСНІ ВИКЛИКИ

Сьогодні не потрібно доводити важливість авіації у сучасному світі, як і важливість участі України у міжнародній авіаційній співпраці. Загалом, Україна бере вже участь у 70-ти двосторонніх міжнародних договорах про повітряне сполучення. З 1992 року вона є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з 1999 року - учасник Європейської конференції з цивільної авіації (ЄКЦА), з 2004 року - член Європейської організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль». Окрім того, є учасником угоди про «Відкрите небо», угоди про створення спільного авіаційного простору (САП). В рамках 23-го саміту Україна ЄС, який відбувся 12.10.2021 року, було підписано угоду про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. Цю угоду ще називають угодою про «Відкрите небо», яка передбачає відкриття ринку повітряного транспорту, нові можливості для споживачів та операторів, сприяння розвитку

торгівлі, туризму, інвестицій в українську авіацію, здешевлення квитків. Фактично ця угода утворила «Повітряний безвіз», який передбачав утвердження тісної співпраці українських авіаліній з авіалініями ЄС та спільний авіаційний простір з ЄС. Цією угодою передбачено унормовування українського авіаційного права задля уникнення колізій з авіаційним правом ЄС, це зобов'язувало Україну привести своє законодавство у авіаційній сфері у відповідність з авіаційним законодавством ЄС [3, 1].

Варто зазначити, що до укладення цієї угоди Державна авіаційна служба Україна разом українськими законодавцями, за даними по звіту з безпеки польотів 2020 року Державної авіаційної служби України, співпрацювали з Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) задля приведення законодавства України з авіаційної безпеки у відповідність до міжнародних стандартів. Така співпраця є визначена відповідно до Розділом 6 пунктом 46 Державної програми з авіаційної безпеки цивільної авіації.

Бувало, що реформація авіаційного права здійснювалася із допущенням помилок, що коштували людських життів. У силу великої кількості авіакатастроф та військових дій на території України питання повітряного та авіаційного права залишається дуже актуальним. Варто зазначити, що авіакатастрофи, пов'язані з Україною, траплялися й за сотні кілометрів від українських кордонів [2].

Першою вагомою перешкодою розвитку цивільної авіації України стала локальна та гібридна війна з росією на території Донецької та Луганської областей, а також окупація Криму. У Криму було окуповано один з найбільших аеропортів України станом на 2013-2014 рік. Це - Міжнародний аеропорт «Сімферополь» ім. Султана Амет-Хана, а також аеропорт у Севастополі під назвою Бальбек, вся авіаційна інфраструктура та авіаційні судна, які належали Україні в Криму [4].

Війна на Донбасі спричинила руйнування двох аеропортів, які були одними з найбільших в Україні - це луганський та донецький аеропорти, які були зруйновані вщент, як і вся авіаційна інфраструктура та цивільні авіаційні судна, які не були евакуйовані. Шокуюча авіакатастрофа 17.07.2014 поблизу Донецька, в результаті якої було збито Боїнг 777 російськими силами та загинуло 298 осіб, стала найбільшою за кількістю жертв на території України. Ці фактори мали вкрай негативний вплив на авіаційний спектр України: втрата аеропортів, авіасуден, професійних кадрів, фінансові втрати, як наслідок - недовіра до українських авіаліній, хитка позиція на міжнародній арені.

Друга вагома перешкода це пандемія Коронавірусу, яка дуже вплинула на кількість пасажирських перевезень, скасування рейсів, певну бездіяльність авіаліній у певний період. Крім того пандемія вплинула на обслуговуючі підприємства наземних служб і підрозділів авіаційного бізнесу.

Третя вагома перешкода - напад РФ на Україну 24.02.2022., наслідком якого стало паралізування усієї авіаційної системи, закриття повітряного простору над територією України для цивільних суден. Ворог завдав удару по 16 аеропортах та цивільних аеродромах, а також по цивільній авіаційній інфраструктурі по всій території України. Фактично ворог знищив внутрішній авіаринок та авіалінії. Це стало наслідком того, що українські компанії здійснюють свою роботу за кордоном. До того ж, 27.02.2022 на аеропорту Гостомель було знищено українську гордість - літак АН-225 «Мрія».

Напад РФ на територію України, на жаль, приніс знищувальний характер для цивільної авіації. Частина компаній змогли пристосуватися та працюють під «крилом» компаній, які діють у ЄС. Інша ж частина стоїть на межі банкрутства. І це прикро, складає дуже великі втрати для України та проявиться у найближчому майбутньому, оскільки ми матимемо велику кількість некваліфікованих пілотів, розбиту авіаційну інфраструктуру, а деякі з компаній українських авіаліній будуть поглинуті європейськими авіалініями. Це може призвести до тривалого відновлення усього авіаційного потенціалу України, до відновлення усього фахового складу та персоналу та до формування нової внутрішньої та зовнішньої величі України у цивільній авіації та її безпеці.

Та закінчити хочеться цитатою президента України Володимира Зеленського: «Вчора ми втратили нашу стару «Мрію», та нову ми будемо зараз».

Література

1. Авіаційна транспортна стратегія на період до 2030 року: проєкт. URL: www.mtu.gov.ua (дата звернення: 16.10.2023).

2. Банчук-Петросова О. Проблеми регулювання міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та шляхи удосконалення законодавства. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 2. С. 351-354.

3. Зотенко Д.В. Участь України у міжнародних угодах у сфері авіації. Дипломна робота, 2021 р. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/52108/1/%D0%A4%D0%9C%D0%92%20293%20%D0%97%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%94.%D0%92.pdf>

4. Лещенко В.А. Правове забезпечення безпеки цивільної авіації в

Україні: сучасний стан та перспективи. Права людини в Україні: минуле, сьогодні, майбутнє. Харків, 2021, С. 219-220. URL: https://library.ppss.pro/index.php/ndippsn_20211210/article/view/leshchenko/pdf

УДК 341.1/8:338.47 (043.2)

Водоласкова К.Ю., к.ю.н.,
провідний юрисконсульт юридичної служби
ДП «МА «БОРИСПІЛЬ»,
адвокат, м. Київ, Україна,
докторант авіаційного права
Кельнського університету, м. Кельн, Німеччина

OPEN SKY VS. CLOSE SKY: CONCEPTS OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AVIATION

«Close the sky!» These words became a clarion call to global peacekeeping organizations and the whole world, starting on February 24, 2022, in response to an aggressive, illegal, and insidious attack on a sovereign country. With the protection of a closed sky over its territory, Ukraine could quickly expel aggressive invaders from its land. Unfortunately, this did not happen: the sky was not closed, and Ukraine was forced to wage a long defensive war, as a result of which its citizens died.

However, this is extreme and not normal vectors of Ukrainian aviation development within the cooperation with other countries worldwide, namely with the European Union states. Integration into European and Euro-Atlantic structures (European choice) was chosen by our country as a main foreign economic vector, and also a benchmark of values for the entire Ukrainian society.

Thus, an important aspect of the European integration process of Ukraine is the joining of the country to the «European Open Sky» – a Common Aviation Area (CAA). On October 12, 2021, the CAA Agreement between Ukraine and the EU, which provides for the opening of the air transport market, new opportunities for both consumers and operators, was signed. The purpose of this Agreement is the gradual creation of a CAA between the EU, its Member States and Ukraine. Like any other agreement, the CAA (or an “Open Sky”) Agreement defines rights and obligations. According to the CAA Agreement, Ukraine undertakes to implement more than 60 EU regulations, directives, decisions in the areas of safety, security, air traffic management, the