

політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками:

- 1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- 2) створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;
- 3) організація використання повітряного простору України;
- 4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

Законодавство України у сфері авіації необхідно привести у відповідність до міжнародних стандартів шляхом внесення змін до Повітряного кодексу України та переведення у відповідність до JAA систем сертифікації: авіатехніки; організацій-розробників; організацій-виробників авіаційної техніки; експлуатантів; організацій з технічного обслуговування авіатехніки; видача свідоцтв льотному персоналу. Досягнення цього можливо за умови поступового впровадження і застосування в Україні гармонізованих технічних стандартів Європейського Союзу.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 341:338.47(061.ЄС)(043.2)

Лахай Є. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий курівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

ПРАВОВІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Європейська економічна інтеграція у сфері транспорту здійснюється на принципах міжнародного економічного права, що стосуються ринку транспортних послуг як однієї з галузей міжнародної економіки, а також шляхом запровадження спільної транспортної політики, яка віддзеркалює наднаціональний характер європейської інтеграції. Правовими засобами, що забезпечують здійснення спільної транспортної політики, виступають акти інститутів Євросоюзу та міжнародні договори, учасниками яких є держави-члени Євросоюзу і треті країни.

Концепція єдиної європейської транспортної мережі формувалася з

початку розвитку інтеграційних процесів у Західній Європі. Так, у Римському договорі про заснування Європейського економічного співтовариства, підписаному у березні 1957 р. Францією, Німеччиною, Італією, Бельгією, Нідерландами й Люксембургом, визначалася необхідність створення європейської мережі каналів, автошляхів, залізниць. На початковому етапі європейської інтеграції - етапі зони вільної торгівлі – спільна транспортна політика залишалася майже нерегламентованою в ЄЕС протягом тривалого часу, зокрема, через відсутність солідарності між державами-членами в цьому питанні. Автодорожній транспорт відіграв велике значення у Нідерландах та Італії, а в Німеччині та Франції важливим був залізничний транспорт, тому в цих державах прагнули розвитку такого транспортного ринку, де залізниці підтримувались би за рахунок автошляхів [1, с. 261].

Формування внутрішнього ринку стало визначальним фактором у спільній транспортній політиці, оскільки ліквідація кордонів та інші заходи лібералізації, включаючи лібералізацію каботажу (послуги транспортного перевезення перевізником-нерезидентом у межах однієї держави-члена), дали можливість задовольнити дедалі більший попит на транспортні перевезення і вирішити такі проблеми, як затори та завантаженість доріг. Транспорт є ключовим чинником сучасної європейської економіки. Сучасна транспортна система має бути здатною стабільно задовольняти економічні, соціальні та екологічні інтереси суспільства.

Специфіка реалізації спільної транспортної політики Євросоюзу полягає в тісній взаємодії міжнародного права з правом Євросоюзу, яка охоплює, зокрема, участь держав-членів Євросоюзу в міжнародно-правових транспортних угодах [2, с. 186].

Наднаціональний характер спільної транспортної політики історично зумовлений європейськими інтеграційними процесами і передбачає пріоритет правових актів Євросоюзу з питань спільної транспортної політики порівняно з актами внутрішнього права держав-членів; окремі норми права Євросоюзу мають пряму дію у внутрішніх правопорядках держав-членів.

Договір про функціонування Євросоюзу формально юридично визначив, що сфера транспорту належить до спільної компетенції держав-членів і Євросоюзу (ст. 4 ДФЄС). Стаття 95 ДФЄС встановлює компетенцію Євросоюзу у сфері транспортної політики і є, по суті, головною статтею розділу про транспорт. Повноваження Євросоюзу достатньо широкі й визначають: загальні правила міждержавних транспортних перевезень; умови, за яких перевізники-нерезиденти вправі надавати транспортні послуги в державах-членах; заходи з підвищення безпеки на транспорті тощо. Компетенція держав-членів у сфері транспорту обумовлена: по-перше, заборонаю будь-якої дискримінації у

перевезеннях у межах Союзу, що відображається у застосуванні транспортними агентствами тарифів та різних умов при перевезеннях одного й того ж товару однаковими транспортними шляхами залежно від держави походження чи призначення товару (ст. 95 ДФЄС), а по-друге, заборонаю застосування без санкції Комісії державою-членом щодо перевезень у межах Союзу тарифів та умов, що містять будь-який елемент підтримки або захисту в інтересах одного чи декількох визначених підприємств або галузей промисловості (ст. 96 ДФЄС). Державам-членам дозволяється запроваджувати заходи допомоги транспортному сектору, якщо вони відповідають потребам координації транспортних перевезень чи є відшкодуванням за виконання певних зобов'язань, які підпадають під поняття державної служби (ст. 93 ДФЄС). Загальний обсяг вантажних перевезень, які здійснюються в рамках Євросоюзу, перерозподіляється між видами транспорту таким чином: 44 % - автомобільний вид транспорту, 39 % - короткі морські маршрути, 10 % - залізничний транспорт, 3 % - внутрішньоводний. Перевезення пасажирів в Євросоюзі здійснюється: 81 % - автомобільним видом транспорту, 6 % - залізничним, 8 % - повітряним транспортом [3, с. 372].

Договір про функціонування Євросоюзу (ст. 100) визначає різні умови правового регулювання автомобільного, залізничного та внутрішньоводного транспорту та виокремлює морський і повітряний види транспорту. Такий розподіл повноважень органів Євросоюзу залежно від видів транспорту пов'язаний із природою останніх. Автомобільний, залізничний та внутрішньоводний є «внутрішніми» видами транспорту Євросоюзу, а морський та повітряний - має міжнародно-правову природу.

Література

1. Марченко М. Н. Право Европейского союза. Вопросы истории и теории: учеб. пос. / М. Марченко. – М.: Проспект, 2010. – 432 с.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: навч. посіб. / пер. з англ. / В. Кернз. – К.: Т-во «Знання», КОО, 2002. – 381 с.
3. Энтин Л. М. Европейское право: учеб. / Л. Энтин. – М.: Норма, 2004. – 720 с.