

**Н. В. Жмур,**

кандидат юридичних наук

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5462-4482>

**І. В. Поліщук,**

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3518-7106>

## ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ПРОБЛЕМИ УЗГОДЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ І ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ

Національний авіаційний університет  
проспект Любомира Гузара, 1, 03680, Київ, Україна  
E-mails: [vdovenko\\_nataliy@ukr.net](mailto:vdovenko_nataliy@ukr.net), [innpolishchuk4@gmail.com](mailto:innpolishchuk4@gmail.com)

**Мета:** у статті розглянуто проблеми узгодження національних та загальноєвропейських стандартів лібералізації безпеки цивільної авіації на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації, визначено особливості впливу розвитку лібералізації на забезпечення національних та загальноєвропейських стандартів безпеки авіаперевезень, повітряного простору, наземного обслуговування та всієї авіаційної інфраструктури. Особливу увагу приділено проблемам розвитку лібералізації безпеки цивільної авіації в Україні, інтеграційним процесам державної політики у цій сфері. **Методи дослідження:** у роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи аналізу та порівняння. **Результати:** зроблено висновок про необхідність вдосконалення державного регулювання безпеки цивільної авіації, забезпечення найбільш сприятливих умов та форм співробітництва у сфері лібералізації її безпеки, зокрема, шляхом вдосконалення національного та міжнародного нормативно-правового регулювання. **Обговорення:** пошук шляхів вирішення національних проблем лібералізації безпеки цивільної авіації та необхідність її адаптації до міжнародних стандартів, інтеграційних та глобалізаційних процесів, принципів управління та безпеки.

**Ключові слова:** лібералізація безпеки; лібералізація авіації; лібералізація повітряного простору; ліберальна угода; авіаційна безпека; узгодження стандартів авіаційної безпеки.

### Постановка проблеми та її актуальність.

На сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації в умовах глобалізації та технічного прогресу актуалізується проблема лібералізації міжнародного та державного регулювання безпеки цивільної авіації в контексті скорочення сфери державного контролю цивільної авіації. Підтвердженням цього є проведення двох Всесвітніх авіатранспортних конференцій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) в 2003 та 2013 роках, які були

спеціально присвячені проблемам лібералізації та виробленню стандартів і механізмів її впровадження. Враховуючи поширення світових тенденцій ліберальних відносин у сфері цивільної авіації, постає необхідність дослідження рівня лібералізації національних стандартів в контексті окремо взятої країни та їх узгодження з загальноєвропейськими і світовими стандартами, вироблення єдиної стратегії щодо забезпечення безпеки цивільної авіації.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблеми безпеки цивільної авіації в сучасній юридичній літературі висвітлюються в публікаціях таких вітчизняних та зарубіжних вчених як О. Баранова, В. Гавловського, Р. Калюжного, А. Марущака, О. Тихомирова, В. Цимбалюка, В. Бордунова, Н. Волкова, Ю. Малєвої та інших. Окремі аспекти державного регулювання безпеки цивільної авіації були предметом дослідження А. Бичкова, В. Гвоздецького, А. Собакаря, Л. Задорожної та інших. Безпосередньо проблемам лібералізації безпеки цивільної авіації на різних етапах її розвитку присвячені дослідження В. Афанасьєва, Р. Вдовенко, І. Гейця, К. Кульчицької, О. Маценка, Ю. Миронової, І. Михальченко, А. Сагуна, Є. Скрипки тощо. Проте, доцільність подальшого дослідження цієї тематики обумовлена на даному етапі стрімким розвитком світових тенденцій та наявними кризами в авіаційній сфері, які потребують наукового дослідження щодо подальшого їх вирішення та врегулювання.

**Мета** статті полягає у дослідженні та аналізі процесів лібералізації безпеки цивільної авіації, визначенні та оцінці проблем узгодження національних та загальноєвропейських стандартів, в обґрунтуванні доцільності та значення лібералізаційних процесів забезпечення цивільної авіації для українського та міжнародного ринку авіаційних перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** На Конференції Міжнародної організації цивільної авіації у 2003 році в Монреалі була прийнята Декларація глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту, яка, підкреслюючи надзвичайну важливість аспектів безпеки польотів і авіаційної безпеки, визначила, що «безпека польотів та авіаційна безпека повинні відігравати першочергову роль у функціонуванні і розвитку міжнародного повітряного транспорту, а держави повинні брати на себе основну відповідальність за забезпечення нормативного контролю у цій сфері» [1, Р. II].

Декларацією також визначено, що держави повинні вживати заходів по забезпеченню безпеки польотів і авіаційної безпеки, причому

такі заходи мають здійснюватися ефективно з точки зору витрат, щоб не покласти надзвичайний тягар на цивільну авіацію, а також не можуть порушувати потік пасажирів, вантажу, пошти та повітряних суден. Але, на жаль, в умовах світової економічної кризи, яка загострилася останнім часом під впливом наслідків пандемії, держави прагнуть зберегти існуючу систему регулювання в сфері міжнародної цивільної авіації, щоб забезпечити власним суб'єктам авіаційної діяльності доступ до світових ринків для задоволення в першу чергу комерційних інтересів. При цьому Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) вважає, що назріла необхідність використання можливостей змінити підхід до колишніх критеріїв національного володіння і контролю у сфері авіації. Разом з тим, ІКАО констатує, що кожна держава повинна мати можливість здійснювати лібералізацію авіації на свій розсуд та своїми методами [2].

У цьому контексті, зважаючи на адаптацію міжнародної цивільної авіації до нових умов, появу її нових форм діяльності та співробітництва, питання проблем лібералізації безпеки цивільної авіації може бути пов'язано з певними ризиками, серед яких у першу чергу слід назвати уможливлення зниження стандартів польотів і авіаційної безпеки під впливом комерційних пріоритетів, оскільки саме заради отримання комерційної вигоди в умовах зменшення кількості перевезень авіаперевізники, не маючи стримуючих нормативних перешкод, можуть знехтувати заходами безпеки.

Разом із тим слід відмітити, що «на сучасному етапі світове авіаційне співтовариство знаходиться у двоякому стані: одні держави проводять політику лібералізації, інші ж налаштовані проти неї» [3]. Але, безспірно, ефективність функціонування системи забезпечення безпеки авіації та її лібералізації є неможливою без належного нормативно-правового регулювання. Вважаємо, що саме удосконалення державних національних систем управління безпекою авіації відповідно до міжнародних стандартів та приведення національних нормативно-правових актів у сфері безпеки цивільної авіації у відповідність з регламентами та директивами ЄС може стати гарантією забезпечення добросовісної конкуренції та усунути

конфлікти у сфері безпечних авіаційних перевезень.

Декларацією глобальних принципів лібералізації передбачено, що «держави повинні здійснювати лібералізацію доступу до ринку міжнародного повітряного транспорту та зберігати при цьому чіткі межі контролю у сфері регулювання безпеки польотів і авіаційної безпеки» [1, Р. 4].

18-22 березня 2013 року було проведено 6-ту Всесвітню авіатранспортну конференцію ІКАО (Монреаль, Канада) з метою розгляду державами і міжнародними авіаційними організаціями комплексних дій по створенню стійкої міжнародної авіатранспортної системи в умовах лібералізації світового повітряного транспорту. На цій конференції було прийнято План створення стійкої міжнародної авіатранспортної системи в умовах лібералізації світового повітряного транспорту. При цьому державам було рекомендовано продовжувати проводити лібералізацію повітряного простору таким чином і такими темпами, які відповідають їх потребам. Реалізуючи положення зазначеного Плану, державам потрібно дотримуватися також положень Декларації глобальних принципів лібералізації, які визначають обов'язок держав дотримуватися прийняття односторонніх заходів, які можуть негативно вплинути на впорядкований і гармонійний розвиток авіації, і щоб при застосуванні національної політики і національного законодавства в сфері міжнародної авіації відповідно враховувалися її характерні особливості.

Разом із тим необхідно зазначити, що сучасний розвиток цивільної авіації всіх країн

повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до міжнародних стандартів, технічних умов, принципів управління та безпеки, а й те, що вирішальне значення для реалізації питань авіаційної безпеки мають інновації та високі технології, інтеграція та глобалізація інформаційно – комунікативних процесів в сфері авіації. Вважаємо, що основними проблемами у розвитку лібералізації безпеки цивільної авіації є невідповідність системи управління безпекою сучасним інноваційним викликам та невизначеність національних стандартів безпеки в галузі цивільної авіації і, відповідно, недосконалість їх законодавчого регулювання.

Для вирішення цих проблем необхідним, у першу чергу, є прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації авіаційної галузі в цілому, рівноправного доступу держав до міжнародної авіаційної інфраструктури, недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до міжнародного законодавства.

Особливої актуальності на сьогодні набуває питання поступової лібералізації повітряного простору з наданням доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень. Загалом на світовому ринку повітряних перевезень до березня 2020 року (до запровадження карантинних обмежень) зберігалася тенденція до збільшення обсягів міжнародних перевезень. Так, кількість авіаперевезень пасажирів у 2018 році зросла у всіх державах-членах ЄС у порівнянні з 2017 р. У 2018 р. в ЄС частка в загальному обсязі авіаперевезень становила 46%, розподіл внутрішніх та зовнішніх авіаперевезень становив відповідно 37% та 17% (рис. 2).

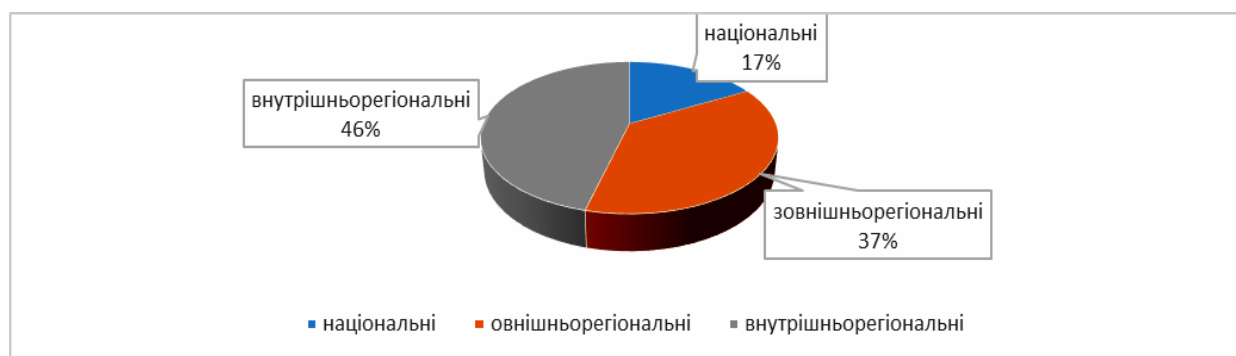


Рис. 1. Розподіл авіаперевезень в Євросоюзі у 2018 р.

Найбільше зростання було у Литві (+19%), Латвії, Польщі та Словаччині (усі +16%). Як свідчать дані Євростату, у 2018 році у Європейському Союзі повітряним транспортом скористалися 1,1 млрд. пасажирів, що на 6% більше у порівнянні з 2017 р. [4].

Авіаційний ринок України в останні роки також характеризувався динамічним розвитком

(Таблиця 1), проте, за січень – липень 2020 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зменшилися порівняно з відповідним періодом минулого року на 69,3% та склали 2349,2 тис. чол., у т.ч. міжнародні – на 70,1% та склали 2088,7 тис. чол.

Таблиця 1

## Динаміка обсягів авіаперевезень в Україні за 2018 та 2019 роки [5]

	Одиниці виміру	Всього		У т.ч. міжнародних	
		2018	2019	2018	2019
Перевезено пасажирів	тисяч осіб	12533,4	13705,8	11450,5	12547,2
Перевезено вантажів та пошти	тисяч тонн	99,1	92,6	98,8	92,0
Виконано комерційних рейсів	тисяч	100,2	103,3	84,0	86,7

Пасажиропотоки через аеропорти України скоротилися на 64,6% та становили 4757 тис. чол., у т.ч. у міжнародному сполученні – на 65% та становили 4228 тис. чол. Упродовж січня – липня 2020 року українськими авіакомпаніями виконано 22,7 тисяч комерційних рейсів (скорочення порівняно аналогічним періодом минулого року – на 61,3%), у т.ч. міжнародних – 18,5 тисяч (скорочення – на 62,3%) [6]. При цьому «існують певні інституціональні обмеження, які не дозволяють авіакомпаніям відкривати нові маршрути, збільшувати частоту польотів, змінювати потужності та ефективно здійснювати авіаційну діяльність» [7, с. 75]. В Україні існують диспропорції між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту. Через низький платоспроможний попит, недостатню лібералізацію та конкуренцію авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 245 разів менше, ніж автомобільний. Такі результати не відповідають практиці розвинутих країн, де авіаперевезення складають основу всього обсягу пасажирських перевезень [8].

Шляхами розв'язання існуючих проблем у цій сфері, відповідно до розробленої Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року, повинні стати «реалізація державної

політики у сфері авіаційної безпеки, з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21.03.2017 р. № 1965-VIII та відповідно до додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію; здійснення заходів щодо 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; забезпечення інтеграції цивільної авіації України до європейської та світової транспортних систем, відповідності пріоритетам та вимогам щодо запровадження Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір, виконання цільових завдань локального плану Єдиного європейського неба в Україні (Local Single Sky Implementation) в рамках європейської програми реалізації Європейського плану організації повітряного руху (European ATM Master Plan)» [9].

Вирішення національних проблем лібералізації безпеки цивільної авіації неможливе без комплексної лібералізації авіаперевезень, у тому числі зняття на паритетних засадах обмежень щодо кількості призначених авіаперевізників,

пунктів та частот під час виконання польотів, запровадження механізмів реалізації та фінансування суспільно важливих авіап перевезень, тощо. Суттєвою також залишається потреба максимальної лібералізації двосторонніх угод про міжнародне повітряне сполучення. На сьогодні вже діє 66 міжурядових угод, якими регулюється здійснення регулярного повітряного сполучення між Україною та країнами світу. Серед них 34,8% від загальної кількості – це угоди, умовами яких не передбачені обмеження щодо частоти виконання регулярних рейсів, кількості призначених авіап перевізників та пунктів призначення/відправлення на територіях обох сторін. Такі угоди укладені зі Сполученими Штатами Америки, Іспанією, Італією, Грецією, Польщею, ОАЕ тощо. 77,3% від загальної кількості складають угоди, згідно з якими зняті обмеження щодо кількості авіап перевізників, що можуть бути призначені на маршрутах [10]. Аналіз проведених досліджень визначає, що загалом, «сучасною тенденцією розвитку процесів лібералізації авіап перевезень є укладання угод між групами країн, тобто двосторонніх угод, однак більша частина послуг авіап перевезень у світі надається білатерально» [11, с. 70].

В останні роки розвиток сучасних інтеграційних та глобалізаційних процесів у світовій економіці зумовлює тенденцію «виникнення поряд із класичними двосторонніми угодами про повітряне сполучення ліберальних угод про «відкрите небо». Останні засновані на вільній ринковій конкуренції та максимально обмежують втручання держави в діяльність ринку авіап перевезень, ціноутворення та обсяги перевезень» [12, с. 27]. Разом із тим недостатній рівень конкуренції на ринку авіап діяльності та невідповідність вимогам законодавства ЄС щодо доступу до такого ринку потребує подальшої регуляції щодо узгодження національних та загальноєвропейських стандартів. У цьому напрямку узгодження потребують нормативно-правові акти щодо створення умов для недискримінаційної відкритої конкуренції, гарантування авіап перевізникам, хендлінговим компаніям, постачальникам та, власне, і споживачам рівноправного відкритого та прозорого до-

ступу до ринку авіап діяльності та авіап інфраструктури; щодо удосконалення процедур валютного регулювання та реалізації сприятливої податкової політики для суб'єктів авіап діяльності з метою зменшення собівартості їх послуг та підвищення рівня конкурентоспроможності на міжнародному ринку авіап перевезень.

Актуальним питанням у напрямку узгодженості лібералізаційних процесів безпеки цивільної авіап є розроблення і прийняття відповідних нормативно-правових актів та вжиття дієвих заходів щодо впровадження мультимодальних пасажирських перевезень, у тому числі щодо запровадження єдиного транспортного квитка для перевезення пасажирів за участю авіапного та інших видів транспорту, швидкісного та безпечного наземного транспортного обслуговування та сполучення між аеропортами та населеними пунктами. Авіап галузь в Україні на сьогодні характеризується, на жаль, недосконалістю нормативно-правового регулювання діяльності аеропортів, відсутністю законодавчого акту, що враховує їх технологічні особливості, міжнародні вимоги до їх інфраструктури. Проблема розвитку та модернізації аеропортів прямо пропорційно впливає на рівень безпеки цивільної авіап в національному та міжнародному масштабі та пов'язується, насамперед, із суттєвою зношеністю елементів інфраструктури аеропортів, їх невідповідністю як вимогам сучасних авіапкомпаній різних бізнес-моделей, так і вимогам законодавства ЄС та регламентам Європейського агентства з безпеки польотів, недостатністю забезпечення аеропортів сучасним навігаційним та світлосигнальним обладнанням для наземного обслуговування і забезпечення рівня авіап безпеки відповідно до вимог ІКАО. Також потребує дерегуляції та спрощення в аеропортах процедур згідно із загальноєвропейськими вимогами формальностей під час здійснення міжнародних авіап перевезень вантажів відповідно до вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіап, запровадження стандартів та технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіап перевезень вантажів та пошти.

Вирішення вищезазначених проблем розвитку лібералізації цивільної авіації, забезпечення та підвищення рівня її безпеки неможливе без консолідації зусиль державних органів та інституцій, національних, європейських та міжнародних авіаційних організацій, впровадження нових форм співробітництва, інтегрування модернізаційних процесів та новітніх міжнародних стандартів, які покликані забезпечувати належний рівень безпеки цивільної авіації в національній та загальноєвропейській площині відповідно до сучасних викликів та реалій.

**Висновки.** Отже, основною метою лібералізації є створення умов, у яких цивільна авіація буде мати змогу розвиватися стабільним чином, не зменшуючи рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки в цілому, встановлення найбільш сприятливих та ефективних авіаційних відносин між державами, забезпечення максимального сприяння розвитку цивільної авіації в національному та загальноєвропейському масштабі. При цьому слід зауважити, що ідеї лібералізації є привабливими з точки зору сприяння розвитку конкуренції, залучення додаткових фінансових ресурсів та форм співробітництва в сфері цивільної авіації, скорочення бар'єрів для входу на національний авіаринок міжнародних авіакомпаній, з іншого боку існує ряд ризиків щодо спричинення негативних впливів національним авіаперевізникам та зменшення впливу державного регулювання цивільної авіації. У будь-якому разі процес узгодження національних та загальноєвропейських стандартів і норм у сфері лібералізації безпеки цивільної авіації є довготривалим, потребує значних зусиль та великої кількості заходів з боку держав та авіаційних організацій, зокрема саме аналізу та вдосконалення національного та міжнародного нормативно-правового регулювання.

### *Література*

1. Декларація глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту, прийнята 29 бер. 2003 р. Міжнародною організацією цивільної авіації, Монреаль, Канада. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954\\_012](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_012).

2. Афанасьев В. Г. Либерализация и протекционизм в современной аэрополитике. *Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации*. 2013. № 10 (196). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/liberalizatsiya-i-protteksionizm-v-sovremennoy-aeropolitike>

3. Вдовенко Р. Либерализация международного воздушного транспорта – основная тенденция XXI века. URL: <https://aviaport.ru/digest/2018/12/25/569409.html>.

4. Record number of air passengers carried at more than 1.1 billion in 2018/Eurostat. URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-press-releases/-/7-06122019-AP>.

5. Звіт Голови Державної авіаційної служби України за 2019 рік. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit\\_2019/zvit-2019-avia.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-avia.pdf).

6. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень – липень 2020 року. URL: <https://avia.gov.ua/prognas/statistika/operativna-informatsiya/>

7. Маценко О.М., Геєць І.О., Миронова Ю.В., Скрипка Є.О. Стратегічні напрями лібералізації повітряного простору між Україною та ЄС. *Механізм регулювання економіки*. 2018. № 3. С. 66-78. <https://doi.org/10.21272/mer.2018.81.06>

8. Управління конкуренцією авіакомпаній на ринку авіаційних перевезень України. URL: <https://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/node/5546/aviakonkurenciya.pdf>.

9. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Проект розпорядження КМУ. URL: <https://www.mtu.gov.ua/projects/view/>

10. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. URL: <https://www.mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.

11. Михальченко І.Г. Оцінка рівня лібералізації авіаційних перевезень між Україною та країнами – членами Європейського Союзу. *Економіка і суспільство*. 2017. Вип. 8. С. 65-71.

12. Сагун А.О. Особливості лібералізації ринку авіаційних перевезень в Україні. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2017. Вип. 1-2 (07). С. 26-30.

**References**

1. Deklaracija global'nyh pryncypiv liberalizacii' mizhnarodnogo povitranogo transportu, pryjnjata 29 ber. 2003 r. Mizhnarodnoju organizacijeju cyvil'noi' aviacii', Monreal', Kanada. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/show/954\\_012](https://zakon.rada.gov.ua/show/954_012).

2. Afanas'ev V.G. Liberalizacija i protekcionizm v sovremennoj ajeropolitike. *Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta grazhdanskoj aviacii*. 2013. № 10 (196). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/liberalizatsiya-i-proteksionizm-v-sovremennoy-aeropolitike>

3. Vdovenko R. Liberalizacija mezhdunarodnogo vozdušnogo transporta – osnovnaja tendencija XXI veka. URL: <https://aviaport.ru/digest/2018/12/25/569409.html>.

4. Record number of air passengers carried at more than 1.1 billion in 2018/Eurostat. URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-press-releases/-/7-06122019-AP>.

5. Zvit Golovy Derzhavnoi' aviacijnoi' sluzhby Ukrainy za 2019 rik. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit\\_2019/zvit-2019-avia.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-avia.pdf).

6. Operatyvna informacija shhodo osnovnyh pokaznykiv dijal'nosti aviacijnoi' galuzi za sichen'

– lypen' 2020 roku. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/>

7. Macenko O.M., Gejec' I.O., Myronova Ju.V., Skrypka Je.O. Strategichni naprjamy liberalizacii' povitranogo prostoru mizh Ukrain'noju ta JeS. *Mehanizm reguljuvannja ekonomiky*. 2018. № 3. S. 66-78. <https://doi.org/10.21272/mer.2018.81.06>

8. Upravlinnja konkurencijeju aviakompanij na rynku aviacijnyh perevezen' Ukrainy. URL: <https://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/node/5546/aviakonkurenciya.pdf>.

9. Aviacijna transportna strategija Ukrainy na period do 2030 roku. Proekt rozporjadzhennja KMU. URL: <https://www.mtu.gov.ua/projects/view/>

10. Statystychni dani v galuzi aviatransportu. URL: <https://www.mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.

11. Myhal'chenko I.G. Ocinka rivnja liberalizacii' aviacijnyh perevezen' mizh Ukrain'noju ta kraj'namy – chlenamy Jevropejs'kogo Sojuzu. *Ekonomika i suspil'stvo*. 2017. Vyp. 8. S. 65-71.

12. Sagun A.O. Osoblyvosti liberalizacii' rynku aviacijnyh perevezen' v Ukraini. *Ekonomichnyj visnyk Zaporiz'koi' derzhavnoi' inzhenernoi' akademii'*. 2017. Vyp. 1-2 (07). S. 26-30.

**THE LIBERALIZATION OF CIVIL AVIATION SAFETY:  
PROBLEMS OF HARMONIZATION OF NATIONAL STANDARDS  
AND GENERAL EUROPEAN ONES**

National Aviation University  
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mails: vdovenko\_nataliy@ukr.net, innpolishchuk4@gmail.com

**Objective:** at the present stage of development of international civil aviation in the context of globalization and technical progress, the problem of liberalization of international and state regulation of civil aviation safety in the context of reducing the scope of state control of civil aviation is relevant. This is confirmed by the holding of two World Air Transport Conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 2003 and 2013, which were specifically devoted to the problems of liberalization and the development of standards and mechanisms for its implementation. Given the spread of global trends in liberal relations in the field of civil aviation, there is a need to study the level of liberalization of national standards in the context of a particular country and their harmonization with European and world standards, developing a common strategy for civil aviation safety.

The article considers the problems of harmonization of national standards and European ones of civil aviation security liberalization at the current stage of development of international civil aviation, identifies the impact of liberalization on national and European standards of air safety, airspace, ground handling and all aviation infrastructure. Particular attention is paid to the development of civil aviation security liberalization in Ukraine, the integration processes of state policy in this area. **Research methods:** general scientific and special methods of analysis and comparison are used in the work. **Results:** the conclusion is made about the need to improve the state regulation of civil aviation safety, providing the most favorable conditions and forms of cooperation in the field of liberalization of its safety, in particular, by improving national and international regulations. **Discussion:** finding ways to solve national problems of civil aviation security liberalization and the need to adapt it to international standards, integration and globalization processes, management principles and security.

**Keywords:** security liberalization; aviation liberalization; airspace liberalization; liberal agreement; aviation security; harmonization of aviation security standards.