

СЛОВО МОЛОДИМ ВЧЕНИМ

DOI: 10.33498/Юш-2023-08-137



Олександр Петров

аспірант кафедри економічного права
та економічного судочинства
Навчально-наукового інституту права
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка
(Київ, Україна)
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5421-4299>
aapuwu1@gmail.com

УДК 346.7

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ НАБЛИЖЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ З ПИТАНЬ ЛІЦЕНЗУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

АНОТАЦІЯ. Наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу (ЄС) сприятиме євроінтеграції та повоєнній відбудові України. Одним із напрямів цієї діяльності є наближення законодавства України до законодавства ЄС у сфері ліцензування надання послуг повітряних перевезень. Незважаючи на важливість цієї теми, нині відсутні детальні ґрунтовні дослідження певних окремих аспектів відповідності законодавства України законодавству ЄС у межах зазначених господарських відносин.

Метою статті є порівняльний аналіз законодавства України та законодавства ЄС з питань господарсько-правового регулювання ліцензування повітряних перевезень, та окреслення вимог, виконання яких є необхідним для здобуття ліцензії на надання послуг повітряних перевезень, а також визначення шляхів наближення законодавства України до законодавства ЄС із застосуванням здобутків науки господарського права.

У статті наголошується, що законодавство України не відповідає законодавству ЄС щодо господарсько-правового регулювання визначення конкретних видів господарської діяльності у сфері надання послуг повітряних перевезень, які підлягають ліцензуванню, та вимог, виконання яких є необхідним для здобуття ліцензії на надання послуг повітряних перевезень. Запропоновано напрями наближення законодавства України до законодавства ЄС через внесення змін і доповнень до законодавства України.

Зроблено висновок про те, що більшість положень законодавства України із зазначених господарських відносин не відповідають положенням законодавства ЄС. Для наближення законодавства України до законодавства ЄС необхідно внести зміни та доповнення у певні нормативно-правові акти національного законодавства.

Ключові слова: господарська діяльність; господарське право; господарське законодавство; господарські відносини; законодавство ЄС; повітряний транспорт; перевезення; ліцензування.

© Олександр Петров, 2023

Для повоєнного відновлення економіки України важливим є здійснення євроінтеграційних процесів, зокрема наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу (далі – ЄС). Одним із напрямів такого наближення є регулювання господарських відносин з ліцензування повітряних перевезень. Господарсько-правове регулювання дає змогу виділити види господарської діяльності з надання послуг повітряного перевезення, що підлягають ліцензуванню, а також вимоги, виконання яких є необхідним для здобуття ліцензії. Зазначена проблема наближення законодавства України до законодавства ЄС у сфері господарсько-правового регулювання господарських відносин із ліцензування послуг повітряних перевезень, зокрема визначення конкретних видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню, та вимог, виконання яких є необхідним для здобуття ліцензії, має велике практичне значення, оскільки її вирішення сприятиме виконанню Україною своїх зобов'язань у межах євроінтеграції та підвищить ефективність господарсько-правового регулювання на рівні національного законодавства відносин ліцензування.

Проблеми господарських відносин із ліцензування господарської діяльності досліджували О. Сірожайцев, Е. Бекірова, А. Шпомер та Є. Авер'янова. Окремі питання ліцензування, а саме щодо визначення дозвільних транспортних процедур, досліджувала О. Клепікова. Проблематика наближення законодавства України до законодавства ЄС щодо господарсько-правового регулювання ліцензування послуг повітряних перевезень також представлена у працях учених-економістів та інших відомих науковців. Зокрема, дослідженням цієї проблематики займалися – О. Овсак, І. Садловська, К. Михайличенко та ін. Автори зверталися до загальних питань регулювання ліцензування послуг повітряних перевезень у законодавстві ЄС. Нині відсутні детальні ґрунтовні дослідження з питань порівняння законодавства України та законодавства ЄС щодо видів господарської діяльності з надання послуг повітряного перевезення, що підлягають ліцензуванню, і вимог, виконання яких є необхідним для здобуття ліцензії, та визначення конкретних шляхів наближення законодавства України до законодавства ЄС.

Мета дослідження полягає у здійсненні детального порівняльного вивчення законодавства України та законодавства ЄС щодо господарсько-правового регулювання визначення конкретних видів господарської діяльності у сфері надання послуг повітряних перевезень, які підлягають ліцензуванню, та вимог, виконання яких є необхідним для здобуття ліцензії на надання послуг повітряних перевезень. За результатами дослідження будуть сформульовані положення, які конкретизуватимуть напрями, за якими має відбуватися наближення законодавства України до законодавства ЄС з метою повоєнного відновлення України.

Згідно з абз. 3 ч. 2 ст. 12 та ч. 1 ст. 14 Господарського кодексу України (далі – ГК України)¹ ліцензування – це основний засіб регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Цей засіб спрямований на забезпечення єдиної державної політики у зазначеній сфері та захисту економічних і соціальних інтересів держави, суспільства та окремих споживачів транспортних послуг.

Відповідно до п. 6 ч. 1 ст. 1 Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності” (далі – Закон № 222-VII)² ліцензування – це засіб державного регулювання провадження видів господарської діяльності, спрямований на забезпечення безпеки та захисту економічних і соціальних інтересів держави, суспільства, прав та законних інтересів, життя і здоров'я людини, екологічної безпеки та охорони навколишнього природного середовища. У статті 7 наведено перелік видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню, серед яких такі види транспортної діяльності: перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів.

На основі теоретичних досліджень питань ліцензування А. Шпомер зробила висновок про те, що ліцензування господарської діяльності є самостійним, важливим засобом державного регулювання³. Вона визначає інститут ліцензування господарської діяльності, який за предметною ознакою є інститутом господарського права⁴.

Слушною є думка Є. Авер'янової про те, що вдосконалення потребують нормативно-правові акти, які регулюють відносини щодо ліцензування окремих видів господарської діяльності⁵. Дослідниця наголошує на тому, що цей засіб державного регулювання господарської діяльності, виражений у комплексі дій уповноважених органів державної влади щодо офіційного визнання відповідності суб'єкта господарювання умовам та характеристикам, є необхідним для здійснення певного виду господарської діяльності та подальшого контролю за дотриманням ліцензійних умов⁶.

Іншу доктринальну позицію запропонувала О. Клепікова. Вона розглядає ліцензійні процедури у сфері галузі транспорту як дозвільні транспортні процедури⁷. На її думку, такі процедури є засобами державного регулювання, що передбачають виконання суб'єктами транспортної діяльності обов'язків з отримання дозвільних документів, дотриман-

¹ Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 436-IV <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>> (дата звернення: 29.03.2023).

² Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2 березня 2015 р. № 222-VIII <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>> (дата звернення: 28.03.2023).

³ Алла Шпомер, ‘Ліцензування господарської діяльності (господарсько-правовий аспект)’ (дис канд юрид наук, 2006) 232.

⁴ Там само.

⁵ Євгенія Авер'янова, ‘Правове регулювання ліцензування господарської діяльності’ (автореф дис канд юрид наук, 2019) 4.

⁶ Там само.

⁷ О Клепікова, *Правова організація транспортної системи України* (Ліра-К 2019) 261.

ня визначеного законодавством порядку одержання таких документів і дотримання законодавства, що регулює особливості провадження окремих видів транспортної діяльності, для здійснення яких одержано дозвільні документи⁸.

Ознаками дозвільних транспортних процедур є нормативність, імперативний характер, галузева спрямованість, суб'єктний склад, процедурність, документарний результат⁹. Документарний результат дозвільних транспортних процедур означає видачу суб'єкту господарювання дозвільного документа в порядку, передбаченому законодавством, та можливий за позитивного результату дозвільних процедур¹⁰.

Практична доцільність і законодавче врегулювання дозвільних транспортних процедур обґрунтовується такими основними положеннями: вони впливають на реалізацію прав і законних інтересів суб'єктів транспортної діяльності; спрямовані на розвиток добросовісної конкуренції у транспортній системі; забезпечують нормативність процедури видачі дозвільних транспортних документів; передбачають відповідальність за порушення вимог законодавства щодо видачі дозвільних транспортних документів¹¹.

Однією з основних категорій дозвільних транспортних процедур є ліцензійні процедури¹². Важливе нормативне значення задля реалізації стратегічного європейського економічного курсу мають положення Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством за атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію)¹³. Згідно з ч. 1 ст. 137 підрозділу 7 частини V глави 6 розділ IV Угоди про асоціацію, з метою забезпечення скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між Сторонами відповідно до їхніх взаємних комерційних потреб, умови взаємного доступу на ринок повинні розглядатися відповідно до Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір (далі – Угода про САП)¹⁴. Її мета – створити спільний авіаційний простір, який ґрунтується на таких ідентичних правилах: безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього природного середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бро-

⁸ Клепікова (н 7).

⁹ Там само.

¹⁰ Там само.

¹¹ Там само.

¹² Там само.

¹³ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством за атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Угода від 27 червня 2014 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text> (дата звернення: 19.03.2023).

¹⁴ Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір від 12 жовтня 2021 р. URL: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/593-2022-%D1%80#Text>> (дата звернення: 19.03.2023).

нювання, соціальних аспектів¹⁵. Очікується, що Угода про САП посилить конкуренцію на ринку повітряних перевезень, зможе позитивно вплинути на зниження цін на квитки та підвищення якості обслуговування пасажирів¹⁶.

З метою виконання Угоди про САП Розпорядженням Кабінету Міністрів України “Про затвердження плану заходів з виконання Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір”¹⁷ було затверджено відповідний план заходів (далі – План заходів), спрямований на виконання таких завдань: пріоритизація актів законодавства ЄС, що підлягають інформуванню законодавства України протягом першого перехідного періоду; виконання умов, що застосовуються протягом першого перехідного періоду.

Згідно з ч. 2 ст. 5 розділу II, Додатку I та п. 2 розділу 2 Додатку III Угоди про САП для виконання вимог першого перехідного періоду вимагається виконання певних вимог, зокрема – застосування правил ліцензування авіаперевізників, переважно еквівалентних тим, що зазначені в главі II Регламенту (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про спільні правила здійснення авіаперевезень в Європейському Союзі (далі – Регламент № 1008/2008)¹⁸.

Зазначимо, що ліцензування повітряних перевезень регулюється різними нормативними актами. До таких актів можна віднести: ГК України, Повітряний кодекс України (далі – ПК України)¹⁹, Закон України “Про ліцензування видів господарської діяльності”, Закон № 222-VII, Постанову Кабінету Міністрів України “Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом” (далі – Постанова № 134)²⁰, Постанову Кабінету Міністрів України “Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що

¹⁵ ‘Євроінтеграція’ (Державна авіаційна служба України) <<https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/evrointegratsiya>> (дата звернення: 31.03.2023).

¹⁶ Там само.

¹⁷ Про затвердження плану заходів з виконання Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 липня 2022 р. № 593-р <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/593-2022-%D1%80#Text>> (дата звернення: 19.03.2023).

¹⁸ Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R1008>> (accessed: 19.03.2023).

¹⁹ Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>> (дата звернення: 28.03.2023).

²⁰ Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134 <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/134-2017-%D0%BF#Text>> (дата звернення: 28.03.2023).

втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України” (далі – Постанова № 609)²¹.

Задля порівняння регулювання, передбаченого Регламентом № 1008/2008 та законодавством України, потрібно визначити види господарської транспортної діяльності, що підлягають ліцензуванню. Так, згідно з абз. 3 п. 3 ч. 1 ст. 3 Закону № 222-VII ліцензуванню не підлягають види господарської діяльності, які не зазначені у ст. 7 цього Закону.

Зазначимо, що згідно з п. 24 ч. 1 ст. 7 цього Закону підлягають ліцензуванню перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом. Це положення потребує уточнення з огляду на підпункти 1 та 2 п. 5 Постанови № 134, якими визначено такі два види господарської діяльності, за якими можливе повне чи часткове провадження господарської діяльності: перевезення пасажирів повітряним транспортом та перевезення небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом. У пункті 22 Постанови № 609 передбачено, що за цими видами господарської діяльності ліцензію надає Державна авіаційна служба України. Згідно з ч. 1 ст. 3 Регламенту № 1008/2008 дозволяється перевезення пасажирів, пошти та/або багажу лише за наявності ліцензії.

Таким чином, за законодавством України підлягає ліцензуванню господарська діяльність із перевезення пасажирів, лише небезпечних вантажів та лише небезпечних відходів. Отже, для повітряного перевезення звичайного вантажу чи відходів отримання ліцензії не вимагається. Водночас Регламент № 1008/2008 встановлює необхідність ліцензії для повітряних перевезень пасажирів, вантажів та/або пошти.

У зв'язку з наведеним можна зробити висновок: за Регламентом № 1008/2008 ліцензуванню підлягає значно ширший перелік господарських відносин, аніж за законодавством України. Можна стверджувати про невідповідність законодавства України Регламенту № 1008/2008 щодо переліку видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню.

Наступне питання стосується ліцензійних вимог, які передбачені законодавством України та Регламентом № 1008/2008. Згідно з ч. 1 ст. 93 ПК України для отримання ліцензії авіаперевізник повинен мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно у власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем). Відповідно до ч. 4 ст. 93 ПК України авіаперевізник може отримати ліцензію, якщо юридичні особи України та/або фізичні особи – резиденти володіють більш ніж 50 % статутного капіталу (пакета акцій) авіаперевізника.

²¹ Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2015 р. № 609 <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/609-2015-%D0%BF#Text>> (дата звернення: 28.03.2023).

Окремо слід наголосити на тому, що пп. 1 п. 7 Постанови № 134 встановлено, що суб'єкт господарювання для отримання ліцензії має надати інформацію про номер та дату видачі чинного сертифіката експлуатанта. У підпункті 3 п. 7 Постанови № 134 наголошено на необхідності подання документів, що підтверджують відсутність контролю за здобувачем ліцензії з боку осіб, що здійснюють збройну агресію проти України та/або дії яких створюють умови для виникнення воєнного конфлікту та застосування воєнної сили проти України. Щодо підпункту 2 п. 7 цієї Постанови, то цей підпункт збігається з нормою, передбаченою у ч. 4 ст. 93 ПК України.

Натомість у ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008 встановлені такі вимоги до здобувача ліцензії: 1) його основне місце діяльності розташоване у державі – члені ЄС, державний орган якого надає ліцензію; 2) він має дійсний сертифікат експлуатанта, виданий державним органом саме тієї держави – члена ЄС, чий орган ліцензування відповідатиме за надання, відмову, скасування або призупинення дії ліцензії авіаперевізника, який здобуває ліцензію; 3) він має у своєму розпорядженні одне або більше повітряних суден на праві власності або договір сухої оренди; 4) основною діяльністю здобувача ліцензії буде лише надання послуг повітряних перевезень або надання зазначених послуг у поєднанні з будь-якою іншою комерційною експлуатацією повітряних суден, або ремонтом і технічним обслуговуванням повітряних суден; 5) структура компанії має дозволяти органу ліцензування виконувати положення глави II Регламенту № 1008/2008; 6) структура його компанії дає змогу компетентному органу ліцензування виконувати положення цієї глави; 7) держави – члени ЄС та/або громадяни держав – членів ЄС мають володіти більш ніж 50 % підприємства та фактично контролювати його, прямо чи опосередковано через одне чи більше проміжних підприємств, за винятком випадків, передбачених угодою з третьою країною, стороною якої є ЄС; 8) здобувач ліцензії відповідає фінансовим умовам, зазначеним у ст. 5 Регламенту 1008/2008; 9) здобувач ліцензії відповідає вимогам страхування, які передбачені ст. 11 Регламенту № 1008/2008 та Регламенту (ЄС) № 785/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 р. про вимоги до авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден щодо страхування (далі – Регламент ЄС № 785/2004)²²; 10) здобувач ліцензії відповідає положенням про добру репутацію, як зазначено у ст. 7 Регламенту № 1008/2008. На нашу думку, наведений перелік вимог значно ширше і змістовніше за той, що передбачений ПК України.

²² Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32004R0785>> (accessed: 19.03.2023).

Отже, констатуємо той факт, що вимоги, передбачені законодавством України, повністю не відповідають вимогам, які передбачені Регламентом № 1008/2008. Частково можна стверджувати про однаковий характер вимог лише з огляду на аналіз ч. 4 ст. 93 ПК України і пп. 2 п. 7 Постанови № 134 за своєю суттю відповідають п. “f” ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008, де йдеться про частку володіння у здобувачі ліцензії, та пп. 1 п. 7 Постанови № 134 за своєю суттю відповідає п. “b” ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008, оскільки в них ідеться про обов’язкову наявність сертифіката експлуатанта. Вважаємо, що наведені норми змістовно не узгоджуються. Водночас ч. 1 ст. 93 ПК України не суперечить вимозі, яка передбачена пп. “c” ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008.

З огляду на аналіз національного законодавства та положень Регламенту № 1008/2008 виникає чимало інших питань, що потребують уваги. Слід наголосити на тому, що Регламентом № 1008/2008 передбачено дев’ять вимог для здобувача ліцензії.

Правові норми, що регулюють вимоги, передбачені підпунктами “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, “f” ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008, є описовими та безпосередньо визначають правило поведінки. Вони не містять розширеного тлумачення в інших статтях Регламенту № 1008/2008.

Однак правові норми, які регулюють вимогу, передбачену підпунктами “g” та “i” ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008, мають відсильну диспозицію, адже наводять посилання на інші статті Регламенту № 1008/2008, на ст. 5 і ст. 7 зокрема. Зі свого боку диспозиція правової норми, яка регулює вимогу, передбачену пп. “h” ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008, є змішаною, оскільки поєднує способи викладення правила поведінки, які одночасно характерні для відсильної та бланкетної диспозиції²³. Вона відсилає до ст. 11 зазначеного Регламенту та до Регламенту ЄС № 785/2004.

У статті 5 більш детально розкривається зміст фінансових умов, яким має відповідати здобувач ліцензії. У статті 7 більш детально визначаються ознаки “доброї репутації”. У статті 11 встановлюється вимога, що авіаперевізник має застрахувати відповідальність за шкоду, заподіяну пошті.

Регламент ЄС № 785/2004 урегулює питання страхування відповідальності авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден. Господарсько-правове регулювання господарських відносин з питань ліцензування, передбачене законодавством України, не містить норм, аналогічних тим, які містяться у статтях 5 та 7 Регламенту 1008/2008. Однак ч. 3 ст. 18 відповідає положенням ст. 11 Регламенту № 1008/2008. На нашу думку, вимоги Регламенту ЄС № 785/2004 мають бути інкорпоровані в законодавство України згідно з ч. 2 ст. 5 розділу II, Додатку I та п. 2 розділу 2 Додатку III Угоди про САП.

²³ Про відсильну та бланкетну диспозиції див.: М Козюбра (ред), *Загальна теорія права: підручник* (Вайте 2015) 132.

Для наближення законодавства України до законодавства ЄС вважаємо за необхідне внесення відповідних змін до нормативно-правових актів України. Зокрема, це стосується внесення змін до ПК України, Закону № 222-VII, Постанови № 134 та Постанови № 609. Так, ч. 1 ст. 93 ПК України має бути доповнено положенням про те, що ліцензуванню підлягає перевезення пошти повітряним транспортом. З огляду на це ч. 1 ст. 7 Закону № 222-VII має бути доповнена пунктом, який би визначав, що ліцензуванню підлягає перевезення вантажу та пошти повітряним транспортом. У Постанові № 134 п. 1 необхідно буде привести у відповідність до змін, що будуть здійснені в ПК України та Законі № 222-VII. Водночас треба буде внести зміни до пп. 1 п. 5 Постанови № 134 та доповнити її перевезенням вантажів і пошти, додатково до перевезень пасажирів, про які вже йдеться у цьому підпункті. Також необхідно внести зміни в п. 22 Постанови № 609 та додати положення про перевезення вантажу та пошти.

Щодо вимог, дотримання яких є обов'язковим задля одержання ліцензії на здійснення повітряних перевезень, то в цьому випадку зміни необхідно внести до ПК України та Постанови № 134. Пропонуємо внести зміни до ч. 1 ст. 93 ПК України, зокрема передбачити такі вимоги, які відповідають положенням, передбаченим у пунктах ч. 1 ст. 4 Регламенту № 1008/2008. Саме таким чином можна досягти відповідності норм ПК України положенням Регламенту.

Внесення змін потребує Постанова № 134. У пункті 9 необхідно буде змінити абз. 1 та усі підпункти. В абзаці 1 слід передбачити, що здобувачі ліцензії та ліцензіати мають відповідати вимогам, визначеним цим пунктом. У підпунктах варто передбачити вимоги, які відповідатимуть вимогам, які наведені у ч. 41 ст. 4 Регламенту № 1008/2008, таким чином вони будуть ідентичними з пунктами зміненої ч. 1 ст. 93 ПК України.

Також п. 7 Постанови № 134 потрібно доопрацювати з огляду на необхідність змін підпунктів таким чином, щоб у змінених підпунктах передбачалась вимога надання інформації та документів, які б підтверджували виконання вимог, встановлених у дев'яти підпунктах зміненого п. 9 Постанови № 134. Тобто таких підпунктів у п. 7 має бути теж дев'ять.

ПК України також потребує приведення у відповідність до Регламенту, його необхідно буде доповнити статтями, які встановлять регулювання, аналогічне тому, що передбачене статтями 5 та 7 Регламенту № 1008/2008.

Висновки. Вважаємо, що передбачений законодавством України характер вимог для здобувача ліцензії на здійснення повітряних перевезень і регулювання видів діяльності у сфері повітряних перевезень, не відповідають главі II Регламенту № 1008/2008. З огляду на суперечливий характер норм цих нормативно-правових актів, слід зазначити, що проблематика вдосконалення законодавства України з питань ліцензування

потребує подальшого теоретичного осмислення та дослідження. Задля вдосконалення законодавства України з цього питання та наближення його до законодавства ЄС необхідно внести зміни та доповнити новими нормами ПК України, Закон № 222-VII, Постанову № 134 та Постанову № 609. Зміни, зумовлені розширенням переліку видів, підлягатимуть видам господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню. Також ПК України та Постанова № 134 мають бути доповнені положеннями, які змістовно збігатимуться з вимогами, ст. 4 Регламенту № 1008/2008. Слід врахувати, що ПК України та Постанова № 134 мають бути доповнені нормами, які відповідатимуть статтями 5 та 7 Регламенту № 1008/2008.

Вважаємо, що без імплементації Регламенту № 785/2004, Угоди про САП встановити вимоги для здобувача здобуття ліцензії, які б відповідали Регламенту № 1008/2008, буде неможливо. Порушені у статті питання можуть бути предметом подальших досліджень проблематики авіаційної діяльності.

REFERENCES

Bibliography

Authored books

1. Klepikova O, *Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy* (Lira-K 2019) (in Ukrainian).

Edited books

2. Koziubra M (ed), *Zahalna teoriia prava: pidruchnyk* (Vaite 2015) (in Ukrainian).

Theses

3. Yevheniia A, 'Pravove rehuliuвання litsenzuvannya hospodarskoi diialnosti' (avtoref dys kand yur nauk, 2019) (in Ukrainian).
4. Shpomer A, 'Litsenzuvannya hospodarskoi diialnosti (hospodarsko-pravovyi aspekt)' (dys kand yuryd nauk, 2006) (in Ukrainian).

Websites

5. 'Yevrointehratsiia' (*Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy*) <<https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegratsiya>> (accessed: 31.03.2023) (in Ukrainian).

Oleksandr Petrov

PROBLEMATIC ASPECTS OF APPROXIMATION OF UKRAINIAN LEGISLATION TO EUROPEAN UNION LEGISLATION ON AIR TRANSPORT LICENSING

ABSTRACT. The approximation of Ukrainian legislation to EU legislation will contribute to eurointegration and the post-war reconstruction of Ukraine. One of the directions of this activity is the approximation of the legislation of Ukraine to the legislation of the EU

in the field of licensing of air transport services. Despite the importance of this topic, there are currently no detailed thorough studies of certain individual aspects of the compliance of Ukrainian legislation with EU legislation within the limits of these economic relations.

The purpose of the article is a comparative analysis of the legislation of Ukraine and EU legislation on the economic law regulation of air transport licensing, and outlining of the requirements, the fulfillment of which is necessary for obtaining a license for the provision of air transport services, as well as discovering the ways of approximation of Ukrainian legislation to EU legislation with the application of achievements of the science of economic law.

The article emphasizes that the legislation of Ukraine does not comply with the legislation of the EU regarding the economic law regulation of the definition of specific types of economic activities in the field of air transport services that are subject to licensing, and the requirements that must be fulfilled in order to obtain a license to provide air transport services. Ways for the approximation of the legislation of Ukraine to the legislation of the EU by introducing changes and additions to the legislation of Ukraine are proposed.

It was concluded that most of the provisions of the legislation of Ukraine on the aforementioned economic relations do not correspond to the provisions of the EU legislation. In order to approximate the legislation of Ukraine to the legislation of the EU, it is necessary to make changes in legal acts of the national legislation.

KEYWORDS: economic activity; economic law; economic legislation; economic relations; EU legislation; air transport; transportation; licensing.