

DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2025.7.10>  
УДК 346.7

**Вікторія Вікторівна РЕЗНИКОВА**

д.ю.н., професор, зав. кафедри, Науково-навчальний інститут права (Київський національний університет імені Тараса Шевченка)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0149-0710>  
e-mail: reznikova.vv78@gmail.com

**Валерія Вікторівна ПОЄДИНОК**

д.ю.н., професор, Науково-навчальний інститут права (Київський національний університет імені Тараса Шевченка)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1583-1312>  
e-mail: valerii.poiedyнок@knu.ua

**Ольга Вікторівна КЛЕПІКОВА**

д.ю.н., доцент, Науково-навчальний інститут права (Київський національний університет імені Тараса Шевченка)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5166-215X>  
e-mail: klepikova@ukr.net

**Анастасія Сергіївна ГОЛОВАЧОВА**

к.ю.н., асистентка, Науково-навчальний інститут права (Київський національний університет імені Тараса Шевченка)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2324-1371>  
e-mail: anastasiiagolovacheva@gmail.com

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ У ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВІ

Статтю присвячено дослідженню окремих проблем та перспектив правового регулювання господарської діяльності, що здійснюється у галузі транспорту. Наголошено на тому, що сучасні масштаби транспортного права, необмежені питаннями перевезень, зумовлюють проблематику застосування транспортної інфраструктури, регулювання різних видів господарської діяльності, наприклад, морепортової на морському транспорті, діяльності з наземного обслуговування на повітряному транспорті тощо. Євроінтеграційність спрямовано на вдосконалення змісту нормативно-правових актів, які регулюють застосування різних видів транспортних засобів, зокрема торговельних суден та повітряних суден.

**Ключові слова:** господарська діяльність, господарське право, господарське законодавство, авіаційна діяльність, торговельне мореплавання, транспортне законодавство, транспортне право, повітряне судно, безпілотний літальний апарат, торговельне судно, транспортна інфраструктура, повітряні перевезення, морські перевезення, ліцензування, цифровізація, сталий розвиток, євроінтеграція, штучний інтелект, післявоєнне відновлення

### ВСТУП

Транспортне законодавство України становить чимало нормативно-правових актів, які регулюють різні види транспортних відносин. Останнім часом предмет наукових досліджень з питань транспортного права становлять не лише перевезення, автори звертаються до питань застосування транспортної інфраструктури, регулювання різних видів господарської діяльності – морепортової діяльності, авіаційної діяльності, транспортної експедиції тощо. Дослідження з питань транспортного права різняться за предметом та об'єктом. Найбільш поширеними є дослідження, які зумовлюють звернення до питань правового регулювання того чи іншого виду транспорту, в них автори зосереджуються на висвітленні певної проблематики, що адресована лише одному виду транспорту. Окремо слід звернути увагу на дослідження, в яких автори звертаються до нових, надсучасних проблем правового регулювання у галузі транспорту, зокрема питань цифровізації на транспорті, реалізації концепції «smart city» в Україні, питань електро-мобільної інфраструктури тощо.

**МЕТА** статті зумовлює узагальнення основних наукових підходів у транспортному праві до визначення ознаки євроінтеграційності транспортного законодавства, розкриття ознаки євроінтеграційності транспортного законодавства шляхом висвітлення реалій впровадження відповідних заходів на повітряному та морському транспорті.

### МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологія дослідження господарсько-правової проблематики транспортних відносин свідчить про поєднання різних методів. Беручи за основу поліметодологічний підхід, застосовано комплекс загальнонаукових способів і прийомів вивчення правових явищ, які склалися у системі наукового знання про транспортне право. Достовірність результатів наукового пошуку забезпечена завдяки застосуванню загальноправових, а також спеціальних методів пізнання. В основу дослідження покладено системно-структурний метод, методи аналізу та синтезу.

### РЕЗУЛЬТАТИ

Актуальні тенденції правової євроінтеграції зумовлюють теоретичний інтерес до проблематики транспортного права. Основою наукового знання про транспортне право є фундаментальні наукові праці українських вчених І.В. Булгакової, Е.М. Деркач, І.А. Діковської, Є.В. Довженко, В.В. Кадали, О.В. Клепикової, В.В. Мішука, І.С. Похиленко, В.Й. Развадовського, М.Л. Шелухіна та ін. Наукові праці українських вчених є неопінійними для формування сучасних наукових підходів у транспортному праві та дають змогу визначити напрями подальших наукових пошуків.

Запропонована в науковій літературі система транспортного законодавства, до якої відносять загальносистемне транспортне законодавство, регуляторне, інфраструктурне законодавство, законодавство про транспорту безпеку, а також окремо виокремлюється законо-

давство про перевезення і законодавство про інші види транспортної діяльності, цілком є слушною. Можна погодитися з висновком про те, що результат системотворення зумовлено передусім галузевою ознакою, відповідно до якої баланс норм залежить від того, чи стосуються нормативно-правові акти загальних питань функціонування транспорту або спрямовані на регулювання окремих видів транспортних відносин [1]. Запропонований підхід дає змогу звернути увагу на різноплановість проблематики з транспортного права, яка була предметом дослідження науковців або у подальшому набуватиме важливого значення у подальших дослідженнях.

На думку Е.М. Деркач, транспортна система активно еволюціонує і трансформується, зважаючи на процеси розширення наявних і появу нових сфер правового регулювання, вплив геополітичних конфліктів, наслідків світової економічної кризи через пандемію, зумовлену поширенням COVID-19, на глобальні ланцюги поставок, зміну традиційних підходів щодо організації та здійснення транспортної діяльності на засадах цифровізації [2]. Заслуговують на підтримку висновки авторки, наведені в різних публікаціях з передумов та значення євроінтеграції, а також з перспективних напрямів євроінтеграції в галузі транспорту.

Євроінтеграційність у транспортному праві набуває надважливого значення, це зумовлено переосмисленням та осучасненням правового регулювання різних відносин, що виникають у сфері транспорту з огляду на інтеграцію України до ЄС. У дослідженнях проблематики транспортного права науковці звертають увагу на роль заходів з євроінтеграції та звертаються до ключових питань вдосконалення транспортного законодавства України. Згідно із Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС» [3] визначено механізм досягнення Україною відповідності третьому Копенгагенському та Мадридському критеріям набуття членства в ЄС. Цей механізм передбачає адаптацію законодавства, утворення відповідних інституцій та інші додаткові заходи, необхідні для ефективного правотворення і правозастосування. Згідно із зазначеним Законом метою адаптації законодавства України до законодавства ЄС є досягнення відповідності правової системи України *acquis communautaire* з урахуванням критеріїв, що висуває ЄС до держав, які мають намір вступити до нього. Окремо слід зауважити на тому, що транспорт визначено пріоритетною сферою адаптації законодавства України.

Згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, (далі – Угода) [4] певні особливості заходів євроінтеграції стосуються морського та повітряного транспорту.

Зокрема, Угодою передбачено, що лібералізація умов заснування підприємницької діяльності, транскордонного надання послуг, зокрема доступу до ринку через транскордонне надання послуг не поширюється на такі сфери, як національний морський каботаж, а також регулярні або нерегулярні внутрішні і міжнародні повітряні перевезення та перевезення, що безпосередньо пов'язані з реалізацією комерційних прав на перевезення, за винятком: ремонту та сервісного обслуговування літака, під час яких літак не здійснює перевезення; продажу та маркетингу послуг із повітряних перевезень; комп'ютерної сис-

теми бронювання; послуг з наземного обслуговування; послуг з експлуатації аеропортів.

Окремої уваги заслуговує питання розмежування певних видів господарської діяльності на морському транспорті. Відтак, актуальним є питання про внесення змін до законодавства України, які дозволятимуть окремо визначати міжнародні морські перевезення, послуги контейнерних станцій та депо, морські агентські послуги та морські навантажувально-розвантажувальні послуги. Стосовно останніх, то вони означають діяльність, яку виконують стивідорні компанії, зокрема оператори терміналів, але не включаючи безпосередньої діяльності портів вантажників, коли ця робоча сила організована незалежно від стивідорних компаній та операторів терміналів. Така діяльність включає організацію та нагляд за: навантаженням/розвантаженням вантажу на/з судна; закріпленням/розкріпленням вантажу; прийомом/доставкою та зберіганням вантажів перед завантаженням на судно або після розвантаження. Новими для українського законодавства є фідерні послуги, вони означають попереднє та подальше транспортування міжнародних вантажів морем, зокрема контейнерів, між портами на території держави.

Окремі норми Кодексу торговельного мореплавства України потребуватимуть перегляду з огляду на важливу роль принципу необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та не дискримінаційній основі. Актуальним є питання про внесення змін до Закону України «Про морські порти» [5] оскільки євроінтеграція зумовлює особливості надання послуг з міжнародних морських перевезень, зокрема забезпечення надання недискримінаційних і доступних категорій послуг в порту: лоцманська проводка, буксирування та допомога у буксируванні, постачання продовольства, заправка та водопостачання, збір сміття та утилізація баластних відходів, послуги капітана порту, навігаційна допомога, берегові експлуатаційні послуги в порту, які є важливими для функціонування судна, зокрема зв'язок, водо- та електропостачання, послуги аварійно-ремонтної майстерні, якірна стоянка, причал та причальні послуги.

Згідно з Угодою постає питання про окреме регулювання допоміжних морських послуг, вони включають морські навантажувально-розвантажувальні послуги, складські послуги та послуги зберігання, послуги з митного оформлення, послуги контейнерних станцій та депо, морські агентські послуги, транспортно-експедиційні (морські) послуги, послуги оренди суден з екіпажем, обслуговування та ремонт суден, послуги буксирування та допоміжні послуги для морських перевезень.

Надважливим для належного функціонування повітряного транспорту у період післявоєнного відновлення є питання про необхідність адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів, зокрема Регламенту (ЄС) 2019/947 [6] та стандартів EASA [7].

З метою забезпечення скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації повітряних перевезень між країнами ЄС відповідно до їхніх взаємних комерційних потреб умови взаємного доступу на ринок повинні розглядатися відповідно до Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір.

Ще одним важливим питанням є особливості використання безпілотних повітряних суден (БПЛА). Зокрема, слід звернути увагу на відповідальність за шкоду,

завдану БПЛА, який використовувався суб'єктом господарювання у здійсненні ним господарської діяльності, особливо в контексті гармонізації вирішення цього питання з практикою та стандартами ЄС. В контексті євроінтеграційного поступу України розглянемо найбільш важливі, на нашу думку, аспекти:

1. *Обов'язковість страхування відповідальності третьої сторони.* Відповідно до Регламенту (ЄС) 2019/947, оператор безпілотного літального апарата з максимальною злітною масою понад 20 кг зобов'язаний мати страхування цивільної відповідальності перед третіми особами за кожен політ. [8] До того ж більшість держав-членів ЄС (зокрема Німеччина, Франція, Польща, Іспанія, Австрія) поширює обов'язок страхової відповідальності на БПЛА менших мас, навіть якщо це не передбачено обов'язково на рівні ЄС. Німецька модель, наприклад, передбачає, що відповідно до §43 LuftVG, оператор або власник БПЛА підлягає обов'язковому страхуванню через принцип безпомилкової відповідальності (*Gefährdungshaftung*), незалежно від наявності вини. Відсутність страхування тягне за собою штраф від € 1 500 до € 5 000, а також зобов'язання самостійного відшкодування заподіяної шкоди [9]. За іспанським же прикладом всі операції з БПЛА, що застосовуються в господарських потребах (професійні або рекреаційні), вимагають страхового захисту для мас, що перевищують 20 кг, у розмірі не менше 750 000 SDR, а також ризик-фінансового забезпечення від Royal Decree 37/2001 для менших БПЛА.

2. *Презумпція відповідальності оператора.* В режимах цивільної відповідальності ЄС переважає формула *strict liability* (строга відповідальність): оператор або власник несе повну відповідальність за шкоду, не доводячи вини, як це передбачено не лише німецьким, а й загальноєвропейським законодавством, зокрема в рамках Регламенту про авіаційну безпеку.

3. *Мінімальні ліміти відповідальності.* Згідно з Регламентом (ЄК) № 785/2004 мінімальний рівень страхового покриття становить 750 000 SDR (~€ 850 000) для літальних апаратів масою до 500 кг – застосовується і до БПЛА відповідно до цього параметру.

4. *Адміністративні санкції.* Крім цивільної відповідальності, є адміністративні санкції за порушення: нестрахована експлуатація БПЛА; відсутність реєстрації, дозволу на політ або ліцензії оператора; порушення повітряного руху – сума штрафів може сягати декількох тисяч євро.

5. *Презумпції та докази у відповідальності за штучний інтелект (ШІ).* В ЄС у 2022 р. запропоновано проект Директиви про відповідальність ШІ (AI Liability Directive), який передбачав логічні презумпції вини за неналежної експлуатації автономних систем, як-от БПЛА. Це спростило б доступ потерпілих до компенсації, оскільки оператор повинен був би доводити належний рівень безпеки. Однак згодом Європейська Комісія вирішила відкликати цей проект через відсутність консенсусу, тож на рівні ЄС питання залишається відкритим.

Водночас неможна відкидати й той факт, що допускаються й є певні особливості національних моделей, як-от: в Австрії – вимога до страхування у мінімальному обсязі 750 000 SDR для всіх операторів БПЛА; реєстраційна система через Dronespace; обов'язкове надання страхового документа під час польоту [10], або ж у Мальті – всі оператори, що виконують господарські польоти,

повинні мати активну страхову відповідальність, оскільки без неї політ заборонений. Так, з урахуванням європейських практик та зобов'язань Україні варто впровадити, здійснюючи перспективне правове врегулювання господарської діяльності із застосування БПЛА, такі елементи, як зокрема: обов'язкове страхування цивільної відповідальності оператора/власника з докладенням поліса під час освоєння повітряного простору; презумпцію відповідальності – оператор несе відповідальність за шкоду незалежно від вини за умови доведення факту заподіяння збитків; мінімальні ліміти відповідальності; адміністративні санкції з метою стимулювання дотримання технічних, реєстраційних та страховкових норм; врахування ШІ-відповідальності – введення презумпцій, пов'язаних із ШІ в управлінні БПЛА. Це сприятиме створенню ефективної правової моделі, що захищатиме суспільні інтереси, одночасно сприяючи інноваційній діяльності та євроінтеграційним процесам.

Ще одне чи не найбільш дискусійне питання у правовому забезпеченні господарської діяльності з БПЛА: баланс між ефективним застосуванням та захистом права на приватність і захист даних. У повсякденній господарській діяльності БПЛА застосовуються для моніторингу, агрохімічного оброблення, інфраструктурного нагляду, логістики тощо. Водночас вони здатні збирати персональні дані: зображення, геолокацію, інфра/термальні дані, що потрапляють під захист загальноєвропейських стандартів, насамперед GDPR. Преміальні технології розпізнавання облич, аналіз поведінки та інші методи можуть становити загрозу приватності громадян. Так, проблема полягає в тому, як збалансувати технологічну ефективність господарських операцій з необхідністю дотримання принципів права на приватне життя. GDPR чітко визначає, що збір персональних даних можливий лише на правових засадах: згода, публічна заява, суспільний інтерес чи інші підстави (ст. 6, 9 GDPR). Зйомка у громадському просторі, особливо з інструментами розпізнавання, може охоплювати «чутливі дані» та потребувати ґрунтового Data Protection Impact Assessment (DPIA). В цьому аспекті є певна суперечливість між GDPR та Регламентом (ЄС) 2019/947, оскільки останній Регламент встановлює рамки безпеки польотів, але не охоплює питань оброблення даних. З іншого боку, його «принцип прозорості та геозонування» може конфліктувати з відстеженням місця операцій у приватних речах особи [11]. ЄС пропонує «принцип privacy by design» для виробників – технологічно мінімізувати ризики, наприклад, автоматичне фокусування на об'єкті робіт, а не випадкових пішоходів [12]. В контексті означеного все ще потребують вирішення такі питання, як:

1. *Обов'язковість сповіщення та згоди,* оскільки люди, що можуть потрапити в кадр, не завжди усвідомлюють зйомку й не можуть дати розумну згоду. GDPR вимагає явної інформованої згоди або правових підстав, але громіздкі процедури можуть сповільнити господарські задачі і їх ефективне виконання;

2. *Масштаб та цілеспрямованість збору даних.* Застосування LiDAR, тепловізорів і II-аналітики здатне масово ідентифікувати осіб. Це ставить під сумнів співмірність мети роботи з обсягом збору (GDPR, ст. 5);

3. *Механізми контролю та відповідальності,* оскільки для компенсації порушень потрібен ефективний доступ до контролюючих органів. Апаратна система відповідаль-

ності, – це не лише процедури, а й санкції за технологічне спостереження без правових підстав;

4. *Роль design-філософії (privacy-by-design)*. Від виробника до оператора – повна інтеграція захисту приватності в архітектуру БПЛА. Недостатність технічних засобів призводить до мінімального захисту особистих даних.

У звіті Європарламенту-2015 наведено приклади викликів балансу між ефективним застосуванням і правом на приватність [13]. Для охоронюваних правом операцій приватність визначається як ключовий ризик – особливо в середньо- або високоризикових сценаріях [14]. EASA Privacy by Design висловлює рекомендації з технологічного інтегрування принципу початкового захисту особистих даних [15]. Центральне дискусійне питання стосується того, як дати змогу БПЛА ефективно працювати у сфері господарювання, не порушуючи права на приватність та оброблення даних. Якщо оптимального та збалансованого рішення не буде знайдено, – це спричинятиме юридичні ризики, штрафи за GDPR, зниження громадської підтримки і технічні бар'єри інновацій. Україні нині в умовах сучасності є сенс застосувати гібридний підхід: енфорсмент DPIA у разі аналізу чутливих даних; прозоре інформування громадськості (онлайн-геозони, примітки на сайтах, візуальні попередження на місці); застосування privacy by design – як частини технічних стандартів БПЛА; встановлення чітких санкцій за безпідставне спостереження; створення міжвідомчого моніторингового органу (в форматі GPS та GDPR) тощо. В кожному разі пошук оптимальної моделі для України та ЄС ще попереду і має перспективи для розширення наукових досліджень.

Складним і дискусійним питанням є також перспективи запровадження в Україні процедур, пов'язаних з із застосуванням БПЛА у господарській діяльності.

Згідно зі ст. 3 Регламенту (ЄС) 2019/947 діяльність з БПЛА розподілена за трьома категоріями ризику, від яких залежить і застосування процедур: «відкрита» (низький ризик), «спеціальна» (середній ризик) та «сертифікована» (високий ризик) категорії.

(а) операції БПЛА в категорії «відкритих» не потребують будь-якого попереднього отримання дозволу або подання операційної декларації оператором БПЛА перед здійсненням такої операції;

(б) операції БПЛА в категорії «спеціальних» вимагають отримання дозволу на виконання операції, виданого відповідно до ст.ст. 12 або 16, або за умов, визначених у ст. 5 (5), подання декларації оператором БПЛА;

(с) операції БПЛА в категорії «сертифікованих» вимагають сертифікації самого БПЛА відповідно до Делегованого регламенту (ЄС) 2019/945, сертифікації оператора, а також, у відповідних випадках, ліцензування дистанційного пілота [6].

Застосування БПЛА у господарській діяльності найчастіше потрапляють до «спеціальної» або «сертифікованої» категорій, що тягне за собою необхідність низки процедур, як-от:

*операційний дозвіл* – надає оператору БПЛА право здійснювати конкретну операцію після оцінювання ризиків (SORA) або схвалення стандартних сценаріїв (PDRA), у визначених випадках може бути замінений операційною декларацією;

*сертифікація БПЛА* – сертифікат на проектування, виробництво та льотну придатність самого БПЛА під-

тверджує його відповідність стандартам безпеки;

*сертифікація оператора* (сертифікат оператора легких БПЛА (LUC)) – різновид організаційної сертифікації, що надає оператору певні привілеї, зокрема право самостійно надавати собі дозвіл на виконання операцій без необхідності щоразу подавати заявку; є добровільною, однак вигідна для професійних операторів, які регулярно здійснюють операції у «спеціальній» категорії;

*ліцензування дистанційного пілота* – підтвердження кваліфікації особи, що керує БПЛА; у «відкритій» категорії вимагає проходження онлайн-навчання та тесту на компетентність (A1/A3 або A2 залежно від підкатегорії), у «спеціальній» категорії може вимагати додаткової підготовки залежно від сценарію операції, у «сертифікованих» категорії дистанційний пілот прирівнюється до пілота пілотованого повітряного судна – може вимагатися повна ліцензія, подібна до ліцензування комерційних пілотів (планується в майбутньому нормативному регулюванні).

Крім того, ст. 14 Регламенту (ЄС) 2019/947 вимагає від держав-членів створити та підтримувати точні системи реєстрації для БПЛА, конструкція яких підлягає сертифікації, а також для операторів БПЛА, операції яких можуть становити ризик для безпеки, охорони правопорядку, приватності, захисту персональних даних або довкілля [6].

Проблеми впровадження процедур, пов'язаних із застосуванням БПЛА у господарській діяльності пов'язані з цілою низкою факторів, таких як: 1) *складність і вартість процедур*. Складність оцінок (SORA/PDRA), а також підготовка (A1–A3 чи A2) створюватиме значний бар'єр для малого й середнього бізнесу; 2) *різниця застосування в державах-членах*. Національні діапазони категорій істотно варіюються, особливо щодо операцій поза зоною зорового контролю і гібридних операцій; 3) *недостатня цифрова інфраструктура*, – відсутність ефективних електронних платформ уповільнює здійснення процедур.

Належить визнати, що попри значний потенціал БПЛА для модернізації економіки, правове регулювання їх застосування в Україні носить фрагментарний характер, а механізму процедур де-факто немає. Основні проблеми запровадження таких процедур в Україні може бути зведено до такого: 1) *немає єдиного правового підходу*. Чинне законодавство України не містить системно узгоджених положень із класифікації господарської діяльності з застосування БПЛА за рівнем ризику, як це зроблено, наприклад, у праві ЄС. Відсутність чітких критеріїв ускладнює виокремлення категорій суб'єктів, які мають підпадати під обов'язок отримання дозволів, сертифікатів або ліцензій; 2) *немає нормативної класифікації сценаріїв застосування БПЛА*. У господарській діяльності можливе застосування БПЛА у простих умовах (видимість, мала вага апарата, мала відстань польоту), а також у складних, зокрема – із виходом за межі прямої видимості, польотами над населеними пунктами, транспортуванням вантажів або моніторингом критичної інфраструктури. В Україні не запроваджено механізму погодження окремих сценаріїв діяльності, що унеможливило попереднє оцінювання ризиків та правову фільтрацію операторів за ступенем їх відповідальності та рівнем безпеки; 3) *відсутність інституційного забезпечення*. На сьогодні не сформовано системи органів (установ), відповідальних за видачу дозволів та сертифікатів з госпо-

дарської діяльності із застосування БПЛА; 4) *колізійність регулювання*: господарське, транспортне (авіаційне), екологічне та інформаційне законодавство України містять окремі норми, які можуть суперечити одна одній у контексті БПЛА. Наприклад, здійснення фото- та відеозйомки господарськими суб'єктами може суперечити положенням про захист персональних даних і праву на приватність.

### ВИСНОВКИ

Отже, євроінтеграційність у транспортному праві слід розглядати як один з напрямів вдосконалення транс-

портного законодавства України з метою впровадження економічних реформ шляхом співробітництва з ЄС в напрямі покращення розуміння основоположних принципів функціонування галузі транспорту, а також формулювання і реалізації ринкової економічної політики, поступового наближення національної транспортної стратегії до політики ЄС відповідно до основоположних принципів макроекономічної стабільності, лібералізації умов надання транспортних послуг, забезпечення права доступу до транспортної інфраструктури тощо.

### Список використаних джерел

1. Клепикова О.В. *Правова організація транспортної системи України: монографія*. Київ, 2019. С.337.
2. Деркач Е.М. *Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія*. Вінниця, 2021. С. 5.
3. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 року № 1629-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст. 367.
4. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Т. 1. С. 83. Ст. 2125.
5. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст.65.
6. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft (Text with EEA relevance.). C/2019/3824. OJ L 152, 11.6.2019, p. 45–71 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV). URL: [https://Implementing regulation-2019/947-EN-EUR-Lex](https://Implementing%20regulation-2019/947-EN-EUR-Lex)
7. EASA Basic Regulation and related Implementing and Delegated Regulations. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations>.
8. Regulation on UAS (dron) explained. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/faqs/drones-uas?>
9. Normativa de UAS/drones. URL: <https://www.seguridadaerea.gob.es/en/ambitos/drones/normativa-de-uas-drones>
10. Unbemanntes Luftfahrzeug. URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Unbemanntes\\_Luftfahrzeug](https://de.wikipedia.org/wiki/Unbemanntes_Luftfahrzeug)
11. EU drone regulatory framework “safeguards privacy and civil rights” – Commissioner Vălean. URL: <https://www.unmannedairspace.info/latest-news-and-information/eu-drone-regulatory-framework-safeguards-privacy-and-civil-rights-commissioner-valean>
12. 7 Principles of privacy by design in the context of drone manufacturing. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/civil-drones/privacy/privacy-by-design>
13. Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL\\_IDA%282015%29519221\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA%282015%29519221_EN.pdf)
14. Privacy’s Sky High Battle: The Use of Unmanned Aircraft Systems for Law Enforcement in the European Union. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10846-024-02071-w>
15. Privacy by Design. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/civil-drones/privacy/privacy-by-design>

### References

1. Klepikova O.V. *Legal organization of the transport system of Ukraine: monograph*. Kyiv, 2019. P.337. (in Ukrainian).
2. Derkach E.M. *Conceptual principles of economic and legal regulation of transport activities: monograph*. Vinnytsia, 2021. P. 5. (in Ukrainian).
3. On the National Program for Adapting the Legislation of Ukraine to the Legislation of the European Union: Law of Ukraine of March 18, 2004 No. 1629-IV. *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2004. No. 29. Art. 367. (in Ukrainian).
4. Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part, of 27.06.2014. *Official Gazette of Ukraine*. 2014. No. 75. Vol. 1. Pg. 83. Article 2125. (in Ukrainian).
5. On seaports of Ukraine: Law of Ukraine dated May 17, 2012. № 4709-VI. *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2013. № 7. Art. 65. (in Ukrainian).
6. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft (Text with EEA relevance.). C/2019/3824. OJ L 152, 11.6.2019, p. 45–71 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV). URL: [https://Implementing regulation-2019/947-EN-EUR-Lex](https://Implementing%20regulation-2019/947-EN-EUR-Lex).
7. EASA Basic Regulation and related Implementing and Delegated Regulations. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations>.
8. Regulation on UAS (dron) explained. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/faqs/drones-uas?>
9. Normativa de UAS/drones. URL: <https://www.seguridadaerea.gob.es/en/ambitos/drones/normativa-de-uas-drones>
10. Unbemanntes Luftfahrzeug. URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Unbemanntes\\_Luftfahrzeug](https://de.wikipedia.org/wiki/Unbemanntes_Luftfahrzeug).
11. EU drone regulatory framework “safeguards privacy and civil rights” – Commissioner Vălean. URL: <https://www.unmannedairspace.info/latest-news-and-information/eu-drone-regulatory-framework-safeguards-privacy-and-civil-rights-commissioner-valean>
12. 7 Principles of privacy by design in the context of drone manufacturing. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/civil-drones/privacy/privacy-by-design>
13. Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL\\_IDA%282015%29519221\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA%282015%29519221_EN.pdf)

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL\\_IDA%282015%29519221\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA%282015%29519221_EN.pdf)

14. Privacy's Sky High Battle: The Use of Unmanned Aircraft Systems for Law Enforcement in the European Union. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10846-024-02071-w>

15. Privacy by Design. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/civil-drones/privacy/privacy-by-design>

**Viktorii RIEZNIKOVA**

*Doctor of Legal Sciences, Professor, Head of department, Educational and Scientific Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0149-0710>

e-mail: [reznikova.vv78@gmail.com](mailto:reznikova.vv78@gmail.com)

**Valeriia POIEDYNOK**

*Doctor of Legal Sciences, Professor, Educational and Scientific Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1583-1312>

e-mail: [valeriia.poiedynok@knu.ua](mailto:valeriia.poiedynok@knu.ua)

**Olha KLEPIKOVA**

*Doctor of Legal Sciences, Associate Professor, Educational and Scientific Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5166-215X>

e-mail: [klepikova@ukr.net](mailto:klepikova@ukr.net)

**Anastasiia HOLOVACHOVA**

*PhD in Legal Sciences, assistant, Educational and Scientific Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2324-1371>

e-mail: [anastasiiaholovacheva@gmail.com](mailto:anastasiiaholovacheva@gmail.com)

## CONCEPTUAL ISSUES OF EUROPEAN INTEGRATION IN TRANSPORT LAW

*The paper is devoted to the study of individual problems and prospects of legal regulation of economic activity carried out in the field of transport. It is emphasized that the subject of scientific research on transport law is not only the issues of legal regulation of transportation, but also other relevant aspects. The modern scope of transport law determines the issues of using transport infrastructure, regulating various types of economic activity, for example, seaport activities in maritime transport, ground service activities in air transport, etc. It has been determined that European integration is a key feature of transport legislation. From the standpoint of the science of economic law, the disclosure of the sign of European integration raises the question of the expediency of improving the content of regulatory legal acts that regulate the use of various types of vehicles, in particular merchant vessels and aircraft. The authors of the paper believe that European integration in transport law should be considered as one of the areas of improving transport legislation in Ukraine with the aim of implementing economic reforms through cooperation with the EU in order to improve understanding of the fundamental principles of the functioning of the transport industry. European integration entails the formulation and implementation of a market economic policy, the gradual approximation of the national transport strategy to EU policy in accordance with the fundamental principles of macroeconomic stability, the liberalization of the conditions for the provision of transport services, ensuring the right of access to transport infrastructure.*

**Keywords:** economic activity, economic law, economic legislation, aviation activity, trade shipping, transport legislation, transport law, aircraft, unmanned aircraft, maritime trade vessel, transport infrastructure, air transport, maritime transport, licensing, digitalization, sustainable development, European integration, artificial intelligence, post-war recovery