

**Тимкович І. І.,**  
старший викладач,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ЩОДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ ЛІНІЙ**

Позитивні тенденції розвитку цивільної авіації України щодо використання повітряного простору нашої держави з метою здійснення повітряних перевезень та виконання авіаційних робіт вплинули на удосконалення вітчизняного законодавства у сфері експлуатації повітряних ліній. Огляд наукової літератури свідчить, що окремі питання експлуатації повітряних ліній досліджували М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька, Ф.П. Шульженко, О.О. Гайдулін в рамках вивчення особливостей правового регулювання діяльності авіаційного транспорту та повітряних перевезень; шляхи підвищення ефективності експлуатації міжнародних повітряних ліній у сучасних умовах розвитку світової цивільної авіації вивчали Д.О. Бугайко, К.О. Похиленко; практичні аспекти експлуатації повітряних ліній – В.П. Дьошин, С.Н. Єрикалов, Н.М. Кузьміна, Ю.М. Григор'єв. Аналіз чинного законодавства щодо експлуатації повітряних ліній обумовлений необхідністю визначення основних напрямків формування та реалізації державної політики у вказаній сфері, з'ясування порядку надання та анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній з метою чіткого регулювання доступу авіаперевізників на ринок повітряних перевезень.

Правовою основою експлуатації повітряних ліній є Повітряний кодекс України (ПК України), що дає визначення поняттю повітряна лінія, під якою слід розуміти маршрут польотів між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень [1]. Водночас у міжнародних документах вживаються поняття авіаційні лінії, авіалінії [2], що по суті є ідентичними поняттю повітряні лінії.

ПК України передбачено, що авіаційний перевізник (авіаперевізник) повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, ви-

дану Державною авіаційною службою України (Державіаслужба України). Але закон застерігає, що наявність ліцензії не означає, що авіаперевізник автоматично здобуває право доступу до певних повітряних ліній або ринків. Для виконання польотів з перевезення пасажирів, багажу та/або вантажу, пошти за плату та/або за наймом та метою набуття права доступу до певних повітряних ліній або ринків авіаперевізник повинен отримати від Державіаслужби України, відповідний документ на право експлуатації певної повітряної лінії. Натомість суб'єкти авіаційної діяльності за отримання таких прав сплачують державні збори, що надходять до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

Право на експлуатацію повітряної лінії надається Державіаслужбою України з урахуванням призначення авіаперевізника, суспільної важливості перевезень та потреб розвитку транспортної системи України за письмовою заявою авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на виконання: 1) регулярних повітряних перевезень у межах України; 2) регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України; 3) чартерних міжнародних повітряних перевезень з/до України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць; 4) авіаційних перевезень в інших державах. ПК України також регламентує умови та порядок експлуатації повітряних ліній іноземними авіаперевізниками, а також у разі необхідності виконання суспільно важливих повітряних перевезень.

Власне нормативно регламентований порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній визначається наказом Міністерства інфраструктури України "Про затвердження Порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній" від 23.04.2013 р. № 245 [3]. Наказ передбачає створення комісії з формування та реалізації державної політики щодо експлуатації повітряних ліній у складі представників Міністерства інфраструктури України та Державіаслужби України, яка уповноважена розглядати питання не лише щодо надання та анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній, але й внесення змін, відмови у наданні та обмеження обсягу прав.

Слід додати, що до компетенції Міністерства інфраструктури України належить затвердження правил реєстрації місцевих повітряних ліній, порядку допуску місцевих повітряних ліній до експлуатації; правил сертифікації персоналу з питань місцевих повітряних ліній [4]. А Державіаслужба України, відповідно до покладених на неї завдань: здійснює контроль за станом та якістю місцевих повітряних ліній; розробляє та впроваджує порядок допуску, правила реєстрації і сертифікації місцевих повітряних ліній до експлуатації; видає сертифікат придатності місцевих повітряних авіаліній до експлуатації; реєструє місцеві повітряні лінії України [5].

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. із змінами № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України від 09.12.2011 – 2011 р. – № 48, / № 48-49 /. – С. 2024. – Ст. 536.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Офіційний вісник України від 22.10.2004 – 2004. – № 40. -С. 195. – Ст. 2667. – Код акту 30261/2004
3. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. // Украина в міжнародно-правових відносинах. – К. : Юрінком, 1996.
4. Про затвердження Порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній : Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.04.2013 р. № 245 // Офіційний вісник України – 2013 р. – № 38. – С. 99. – Ст. 1355. – Код акту 67152/2013.
5. Про Положення про Міністерство інфраструктури України : Указ Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011 із змінами // Урядовий кур'єр від 25.05.2011 р. – № 93.
6. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України : Указ Президента від 06.04.2011 р. № 398 / 2011 // Урядовий кур'єр від 21.04.2011 – № 73.

**Шапенко Л. О.,**  
старший викладач,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ: ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ, СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

Історія розвитку авіаційного страхування починає свій відлік ще від початку XX століття в період становлення авіаційної галузі. Так перед Першою світовою війною в Лондоні було видано один із перших полісів страхування у сфері авіації, що стало зародком системи авіастрахування [1, с. 281]. Протягом довгого часу англійський страховий ринок, маючи найбільш розвинену систему страхування, диктував правила та умови страхування, що були взяті за основу страхових норм багатьма країнами. Англійський страховий ринок і досі залишається одним із основних центрів авіаційного страхування та перестрахування.

Суть, функції і призначення авіаційного страхування формувалися історично, відбиваючи рух, тенденції загального економічного розвитку та особливості розвитку авіаційної галузі в умовах науково-технічного прогресу. Значимість авіаційного страхування істотно зросла у період формування ринкової економіки та ринкових відносин, що сприяло зміцненню приватної власності. На відміну від планово-адміністративної системи, яка існувала за радянських часів, держава перестала нести відповідальність за відшкодування збитків економічних суб'єктів і громадян у разі настання несприятливих подій, стихійних лих та катастроф під час виконання авіаційних робіт, що спричинило формування попиту на страхові послуги.

Також вплив на реформування системи страхування в цілому та авіаційного страхування зокрема справив розвиток України як правової держави із соціально-орієнтованою ринковою економікою, залучення її до європейських та світових інтеграційних процесів та прийняття в 1996 році Конституції України, норми якої гарантують право громадян на соціальний захист.

В умовах сьогодення авіаційне страхування покликане забезпе-