

ризика для авіакомпаній і аеропортів. В українських пасажирів зараз недостатньо грошей для активних авіаподорожей, крім того, залишається питання обмежень через візовий режим з країнами ЄС. Отже, перед підписанням угоди необхідно зважити всі плюси і мінуси впровадження даної системи для України, потрібно визначити чи сприятиме це покращенню якості послуг у повітряному сполученні, поліпшенню функціональних можливостей та зміцненню безпеки всієї системи.

#### *Література*

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України // Офіційний вісник України. від 01.10.2011. – №15. – С. 1028.
2. Угода про партнерство та співробітництво між Європейськими Співтовариствами та Україною // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 2003. – № 8.
3. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://aviadoc.narod.ru/icao/konv\\_1.htm](http://aviadoc.narod.ru/icao/konv_1.htm)
4. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

УДК 347.8 (043.2)

**Безпальча О. О.,**  
студентка

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

### **ФОРМУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

Авіаційний транспорт в Україні формувался за ще часів СРСР. Після здобуття незалежності та розвитку ринкових відносин, що вимагало змін, було сформовано національну систему організації та управління авіаційним транспортом. Повітряний кодекс Ук-

раїни, прийнятий 1993 року як основний акт, що регулює діяльність цивільної авіації, багато в чому повторював традиції радянського законодавства, тому потребував внесення докорінних змін та доповнень, спрямованих на нові реалії розвитку суспільних відносин у сфері цивільної авіації, вимог та стандартів, рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), регіональних спеціалізованих міжнародних інституцій у Європі JAA та Євроконтролю. З прийняттям у 1993 р. Повітряного кодексу розпочинається інтенсивний розвиток повітряного права. Згідно статті 1 України, як суб'єкту міжнародного права, належить повний і виключний суверенітет на повітряний простір в її територіальних межах [1, с. 1].

Розвиток авіаційної галузі відбувається відповідно до Державної комплексної програми розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 2001 р. №919. Слід зазначити, що нормативна база містить цілий ряд документів колишнього Міністерства цивільної авіації СРСР, а також розробки початку 90-х років коли і відбувалося її формування. Звичайно, протягом років до актів вносилися необхідні зміни і доповнення, але все одно, більшість з них є застарілими і потребує заміни на відповідні національні нормативно-правові акти, що були б адаптовані до вимог законодавства Європейського Союзу. Враховуючи це, у проекті Повітряного кодексу України (2009 р.) пропонується встановити правові основи використання повітряного простору України з урахуванням вимог міжнародного повітряного права, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, економіко-правові й організаційні засади діяльності у галузі авіації, забезпечення безпеки та інтересів держави, безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки [4, с. 65]. Концепція нового Повітряного кодексу вперше побудована на комплексному розумінні авіації, включаючи цивільну авіацію та військову авіацію. Досягненням проекту Повітряного кодексу (2009 р.) вважалось те, що він вміщував вже не так багато відсильних норм, які ускладнювали користування попередніми кодексами. Концепція нового кодексу України (2009 р.) була орієнтована на максимальне врахування сучасних тенденцій розвитку цивільної авіації, міжнародного повітряного права. Так, у проекті Повітряного кодексу України (2009 р.) більш ґрунтовно

та докладно у сфері захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання передбачені заходи організаційного забезпечення авіаційної безпеки, заходи щодо захисту від актів незаконного втручання, в тому числі превентивного характеру, способи врегулювання кризових ситуацій, звертається увага на перелік предметів, що заборонені для пронесення в зони обмеженого доступу або перевезення на повітряних суднах, заходи підтримання встановленого порядку на борту повітряного судна, в тому числі шляхом включення до складу екіпажу повітряного судна підготовлених фахівців авіаційної безпеки та застосування заходів стримування [2, с. 27]. 19 травня 2011 року, Верховна Рада України прийняла довгоочікуваний для системи вітчизняної авіації документ – нову редакцію Повітряного кодексу, який набрав чинності з 17 жовтня 2011 року. У новій редакції чітко прописані обов'язки авіакомпанії перед пасажирами, чого не було у Повітряному кодексі (2009р.). За ним авіакомпанія несе відповідальність за втрату або шкоду, спричинену при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу та пошти. Відтепер це закріплено на найвищому законодавчому рівні, а не лише прописано у правилах перевезення пасажирів та багажу. Документ надає право пасажиру на компенсацію та іншу допомогу від авіаперевізника в разі відмови від прийняття на борт, скасування польоту, тривалої затримки вильоту та зниження класу обслуговування [3, с. 93].

Однак найбільшим питанням залишається дисбаланс, що утворився між реальними вимогами до цивільної авіації сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій з цивільної авіації, прагнень щодо євроінтеграції і нових можливостей для національних перевізників, та існуючою авіаційною системою в країні і нормативної бази, що регулює її діяльність.

Одним з основних питань на сьогодні є поступова адаптація національної законодавчої бази до міжнародних конвенцій, угод, а також європейських *acquis communautaire*. З метою вирішення проблемних питань у галузі законодавства Державна адміністрація в 2008 році був складений "План заходів щодо виконання загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу". Цей План передбачає сферу *acquis communautaire*, в якій здійснюється адаптація, джерела *acquis communautaire*, що регулюють правовідносини у

відповідній сфері та визначає найменування заходу, який повинен здійснюватись із закріпленням його за певними структурними підрозділами відповідальними за виконання даного заходу [4, с. 66].

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 04.05 1993 №3167"ХІІ // ВВР. – №25. – Ст. 275.
2. Повітряний кодекс України: проект Закону України (станом на 15 січня 2009 р) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/>
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // ВВР. – №48-49. – Ст. 536.
4. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич та інші; За ред. М. Свенчіцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

УДК 656.7.072 (060.13) (043.2)

**Богорад В. О.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Єршов Є. К., старший викладач

### **ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВІАТРАНСПОРТОМ**

Повітряний транспорт є галуззю, яка пов'язана з підвищеною небезпекою. Захист пасажирів, членів екіпажів повітряних суден та авіаційного персоналу цивільної авіації України від актів протиправної поведінки під час польоту повітряного судна забезпечується комплексом заходів, однією зі складових частин якої є виконання встановлених норм, правил і процедур усіма учасниками повітряних перевезень. Відповідно до ст.112 КУпАП невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна – тягне за собою попередження або накладення