

**Земляк І. Я.,**  
студентка,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м.Київ  
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

## **СУЧАСНІ ВЧЕННЯ ПРО ПОВІТРЯНЕ ПРАВО РОСІЇ ТА УКРАЇНИ**

Нинішній стан правового регулювання в галузі авіації можна порівняти з регулюванням податкових відносин в 90-х роках минулого століття: то ж наявність різних законів, інструкцій, листів та інших документів, юридична сила яких викликає серйозні сумніви. Однією з причин такого становища є відсутність сучасної теоретико – правової доктрини зазначеної повітряного права [1]. Тому настав час авіаційному законодавству протестувати життєздатність і ефективність діючих законів і правил як регулятора системи взаємовідносин між перевізниками, аеропортами, іншими постачальниками авіатранспортних послуг, визначити ступінь захисту прав пасажирів, головного "годувальника" повітряного транспорту, оцінити ефективність державного регулювання повітряного транспорту на ринковий лад і зрозуміти, чи став ринковий механізм у Росії та Україні реальним і чи призвів він до процвітання економіки та законодавства повітряного транспорту.

У природі не існує детектора законодавства. Це завдання виконує ІКАО. У вересні 2008 року ця спеціалізована установа ООН провела планову перевірку законодавства і систему цивільної авіації Російської Федерації і встановила:

- Повітряне законодавство Росії відповідає стандартам і рекомендованій практиці ІКАО лише на 6,45% (середній рівень по перевірених країнах – близько 28%);
- Нормативні акти з питань експлуатації відповідають на 15,94% (за перевіреними країнами – близько 37%);
- Процедури і технічний інструктивний матеріал відповідають на 5,42% (за перевіреними країнами – близько 42%);
- Система цивільної авіації та функції контролю за забезпечен-

ням польотів відповідає на 28,81% (за перевіреними країнами – близько 45%).

Ці показники говорять про те, що законодавець має обговорити, як зробити так, щоб, вони були значно покращені та відповідали іншим країнам.

Відомий вчений Юрьєв С.С. вважає, що донині повітряне законодавство знаходиться, образно кажучи, в "будівельних лісах" і кінця і краю цьому не видно. Особливо ремонтується Повітряний кодекс 1997 р. Капітальним цей ремонт також назвати не можна. Скоріше – латання нашвидкуруч і це зрозуміло. В переході до ринку держава неодноразово проводило адміністративні реформи управління справами повітряного транспорту. Така адміністративна "чехарда" не могла не позначитися на розвитку законодавства.

Провідний науковець у галузі повітряного права В.Д. Бордунов говорить, що в даний час нормативних актів з повітряного права налічується близько 21 тисячі. З них до цивільної авіації відноситься 7 тисяч документів. Це неймовірно, але це факт, документи з повітряного права досі не систематизовані і поширюються хаотично, що створює великі труднощі в його використанні. Дивно, але пропозиції від науки привести в порядок російський повітряний законодавство, зробити його цивілізованим і зрозумілим для широкого кола користувачів, Мінтранс не підтримуються. Саме ж міністерство в цій області нічого не робить, хоча при цьому галузь несе величезний збиток, що обчислюється в 500 мільйонів гривень на рік. В Україні ж недосконалість нормативно-правової бази в галузі повітряного права є однією з причин зниження на 35% валового обсягу промислового виробництва [2].

Однак поряд із цими є низка більш загальних проблем. Насамперед необхідність приведення всієї системи законодавства Росії та України в галузі зовнішньоекономічних зв'язків у відповідність до чинних у міжнародному праві принципів та норм, а також перейти на ринкові умови функціонування, однак це супроводжується низкою проблем. Це, зокрема:

- недосконалість нормативно-правової бази організації внутрішніх і міжнародних перевезень;
- пріоритетний розвиток міжнародних перевезень за катастрофічного падіння перевезень внутрішніх;
- брак узгодженого регулювання спільної експлуатації міжна-

родних повітряних ліній із закордонними авіакомпаніями, які мають значний досвід роботи в умовах конкуренції;

- недосконалість існуючої в Україні та Росії лізингової системи (відсутність прийнятних законодавчо врегульованих механізмів лізингу для оновлення авіаційної техніки);

- недосконалість і суперечливість правового режиму відкритого неба.

Ось уже декілька років не ведуться систематичні наукові дослідження з усіх повітряних питань, включаючи повітряні перевезення, статус і режим аеропортів федерального, регіонального та місцевого значення, регулювання ринку перевезень внутрішніх та міжнародних повітряних сполучень, технічної та льотної експлуатації повітряних суден, організації повітряного руху, статусу повітряного судна і його екіпажу, авіаційного страхування, економічного регулювання повітряного транспорту. Тому потрібно обговорювати питання про підключення Росії та України до процесу лібералізації, що охопив значне коло країн і підтриманий ІКАО. Вести наукову розробку впровадження в російське та українське законодавство нових підходів ІКАО до забезпечення безпеки польотів.

#### *Література*

1. Юрьев С. С. До питання про доктринальних підставах повітряного права. / С. С. Юрьев // Журнал "Транспортне право". – 2010. – № 3. – С. 34-36.

2. Бордунов В. Д. Международное воздушное право : учебное пособие. – М. : НОУ ВКШ "Авиабизнес"; изд-во "Научная книга", 2011. – С. 15-16.

3. Первый национальный конгресс юристов российской авиации. Материалы. – Спб. : "Образовательный центр "Советник", 2012 – 284 с.

### **"АВІАКОМПАНІЯ "МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ": ПРОБЛЕМИ ПИТАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

Проблеми інтеграції України у європейську та світову економіку, перспективи її розвитку як транзитної держави спонукають звернути особливу увагу на проблеми, що існують в діяльності українських авіакомпаній на міжнародному рівні. Сьогодні в Україні налічується понад 1,5 тис. повітряних суден, які об'єднано в 67 авіакомпаній. Літаки українських авіакомпаній виконують польоти до більше ніж 100 країн світу за 105 маршрутами [1].

Особливу увагу слід приділити такій авіакомпанії як "Міжнародні Авіалінії України" що позиціонує себе як провідна українська компанія. Авіакомпанія заснована у 1992 році. Основною діяльністю "Міжнародних Авіаліній України" є пасажирські та вантажні перевезення. До складу флоту МАУ входить 36 сучасних середньомагістральних літаків різних модифікацій, зокрема, 31 "Боїнг-737" та 5 Embraer-190. Базовим аеропортом МАУ є Державний міжнародний аеропорт Києва "Бориспіль (КBP)" [2].

Абсолютним пріоритетом для МАУ є безпека, стандарти якої відповідають найвищим міжнародним вимогам. Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" першою в СНД одержала сертифікат IOSA (Міжнародний аудит експлуатаційної безпеки) та увійшла до міжнародного реєстру якості IATA (Міжнародної асоціації авіаційного транспорту). На початку 2011 року МАУ вкотре успішно пройшла перевірку на відповідність сучасним вимогам експлуатаційної безпеки та отримала свій четвертий Сертифікат оператора IOSA. Це стало черговим підтвердженням високого рівня авіаційної безпеки та операційних стандартів МАУ, що повністю відповідають світовим [2].

В контексті усього вищезазначеного дуже прикрий є той факт, що на сьогоднішній день є багато незадоволених людей, які кори-