

**Кондра А. С., Галайко Ю. В.**, студентки,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

## **ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ «МАЛОЇ АВІАЦІЇ» МОНГОЛІЇ**

Сучасні процеси світової інтеграції сьогодні вимагають від країн здійснення структурних перетворень в окремих галузях, особливо такі зміни стосуються високоінтелектуальних та досить привабливих напрямів, одним з яких є авіація. Попри кризові явища в світовій економіці та проблеми з безпекою цього виду діяльності, авіаційна галузь динамічно розвивається не тільки в розвинених Європі та США, а також і в більшості постсоціалістичних країн. Яскравим прикладом такого розвитку є Монголія, яка останнє десятиріччя демонструє стійке зростання національної економіки. Це сприяє розвитку авіації загального призначення, яка значно розширює можливості бізнесу, організації відпочинку та туризму.

За визначенням ІКАО, до авіації загального призначення відноситься будь-яка діяльність цивільної авіації, виключаючи регулярні і нерегулярні комерційні повітряні перевезення і авіаційні роботи. Враховуючи особливості сучасного економічного та географічного положення Монголії, зазначену норму варто формувати на користь розвитку. Тому необхідно узаконити програму розвитку АЗП в тій формі, яка відповідала б особливостям цієї країни. Подальший розвиток правового регулювання цієї галузі цивільної авіації має передбачати введення на правовому рівні ввести відповідного терміну (або «авіація загального призначення» або «мала авіація») з чітким визначенням напрямів діяльності та обов'язків.

В Монголії АЗП лише починає свій розвиток і на цьому шляху доведеться подолати чимало проблем, однією з яких є правове регулювання цього виду авіації. Історія монгольської цивільної авіації нерозривно пов'язана з історією монгольських військово-повітряних сил. 25 травня 1925 р. - день першої посадки Y-13 (Йонкерса) вантажного літака, представленого колишнім Радянським Союзом Монголії, вважається днем заснування монгольських військово-повітряних сил [1].

Сучасна структура цивільної авіації Монголії складається переважно з національних авіакомпаній, які здійснюються регулярні

комерційні та чартерні авіап перевезення. Частка малої авіації в загальній структурі авіації поки що складає досить невеликий відсоток, що, цілком очевидно, не може не хвилювати монгольське авіаційне співтовариство. Враховуючи особливості Монголії, спектр напрямків, де є затребуваною АЗП залишається досить значним. Станом на 2013 рік в Монголії було лише 10 літаків, які можна було віднести до авіації загального призначення [3]. Хоча цифра ця є досить невеликою для країни такої площі, але слід зважати на те, що в Монголії існує нагальна потреба в АЗП.

Формування цивільної авіації в Монголії відбувалося як і в інших країнах соціалістичного табору. За допомогою літаків АЗП проводилась величезна кількість народногосподарських робіт, фінансування яких відбувалося за рахунок цільової державної підтримки. З переходом до ринкових відносин, авіація стала на шлях самофінансування, що призвело до застою в цій галузі [1]. На даний час існує лише шість авіакомпаній, які управляють приватними комерційними польотами [4]. Батжаргал Тудейвійн наголошує на тому, що причиною такого стану речей є недалеке минуле країни [2, с. 37]. Слід зазначити, що в основу правового регулювання сучасної Монголії мало бути законодавство Нової Зеландії, в якій авіаційні роботи відносять до АЗП. Особливістю системи цивільної авіації Нової Зеландії є те, що в обсяг послуг, які надаються літаками авіації загального призначення може бути включене й виконання комерційних перевезень.

Щодо сучасної ситуації з АЗП в Монголії слід наголосити, що вона потребує пильної уваги. Особливо гостро постає необхідність відновлення місцевих авіацій, що поєднують віддалені території країни, що мають автотранспортні труднощі. Зазначені проблеми ускладнюються вкрай низькою платоспроможністю населення, адже літаки Cessna-208 Caravan виробництва США придбано, але вони використовуються лише частково. Вирішенню цієї проблеми можуть посприяти організовані державою дотаційні авіатранспортні послуги АЗП для віддалених регіонів Монголії [2, с. 37].

Поступово збільшується кількість іноземних громадян та туристів, які бажають мандрувати по околицях і важкодоступних місцях Монголії. Але цьому перешкоджає відсутність сучасних зручних авіатранспортних засобів для того, щоб задовольнити всіх охочих. Таким чином, кожного року Монголія втрачає багатомільйонні прибутки від іноземного туризму. Вирішенню цієї проблеми покликана сприяти АЗП, оскільки саме поступове впровадження послуг малої авіації саме в сфері туризму, дозволить збільшити кількість туристів, підвищити прибутки.

Отже, створення нового правового середовища для АЗП з урахуванням національних особливостей Монголії та відповідно до Рекомендації міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та її дотримання, формування умов для володіння громадянами повітряними суднами АЗП, рішення комплексних завдань по захисту природного середовища і сільськогосподарського виробництва за допомогою АЗП, розвиток авіатуризму і місцевих авіаперевезень є тими чинниками, що свідчать про необхідність розвитку цієї галузі цивільної авіації в Монголії.

#### *Література*

1. Mongolian Civil Aviation Authority // AviationKnowledge[Online]. Available: <http://aviationknowledge.wikidot.com/aviation:the-role-of-mcaa-the-civil-aviation-authority-of-mo>.
2. Батжаргал Тудэйвин. АОН Монголии / Тудэйвин Батжаргал // Авиация общего назначения. – Х., 2016. – № 4. – С. 35-41.
3. Карпюк Г. Агов, інвестори! Пустує ніша сільгоспавіації // Час Київщини: новинний портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://chask.net/?p=50875>.
4. Enkhtsetseg B. Aviation industry must spread its wings // Mongolian Economy Journal [Online]. Available: <http://www.mongolianeconomy.mn/en/p/6956>.

УДК 349.3(043.2)

**Костюк Ю. В.**, студент,  
Київський інститут інтелектуальної власності та права,  
Національний університет  
«Одеська юридична академія», м. Одеса  
Науковий керівник: Яцкевич І. І., к.ю.н.

### **ТЕНДЕНЦІЇ ЗАКОНОДАВЧОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ ДІТЕЙ, БАТЬКИ ЯКИХ Є ОСОБАМИ З ІНВАЛІДНІСТЮ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ**

У системі проголошених у державі соціальних реформ на окрему увагу заслуговують питання щодо реформування соціального захисту дітей, у тому числі тих, батьки яких мають інвалідність, виходячи із потреби урахування положень Конституції України [1], ключових напрямів гуманітарного, соціального розвитку суспільства та держави [2, с. 14-15].

Доречно наголосити, що проблема інвалідизації, попередження інвалідності є одним із ключових викликів, які сьогодні стоять перед нашою державою, що пов'язано із цілою низкою факторів,