

**Яценко Ю. М.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пильгун Н. В, к.ю.н, доцент

## **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ВРЕГУЛЮВАННІ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

На даний час важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації цієї діяльності як на національному, так і міжнародному рівні та обумовлює розробку технічних вимог до неї.

За кількістю членів та найбільш авторитетною з міждержавних організацій, що пов'язані з діяльністю цивільної авіації є «Міжнародна організація цивільної авіації» (ІКАО), яка представляє собою центр універсального співробітництва зацікавлених країн з усіх питань в даній галузі міжнародних відносин. У цілому місія ІКАО полягає в організації та координації міжнародного співробітництва у справі використання в глобальному масштабі повітряного простору, як міжнародною так і національною цивільною авіацією.

Для вступу в ІКАО держава повинна направити депозитарію Чиказької конвенції, яким уповноважено бути уряд США, повідомлення про своє приєднання до цього багатостороннього договору. Після тридцяти днів з моменту одержання депозитарієм такого повідомлення, про що одночасно сповіщаються всі інші учасники Організації, приєднання вважається таким що набуло чинності, а держава-претендент стає повноправним учасником ІКАО. У число функцій Асамблеї ІКАО входить визначення напрямків діяльності організації з метою розвитку міжнародної цивільної авіації і впорядкованого використання міжнародного повітряного простору. Її прерогативою є формування головного виконавчого органу ІКАО – Ради, розгляд і затвердження його звітів і трирічних програм його діяльності [1].

В сучасному світі повітряний транспорт є швидкісною ланкою єдиної транспортної системи. Авіаційний транспорт відіграє важливу роль для всього світу, зокрема у здійсненні міжнародного сполучення України, особливо на заході, сході та півдні, а також у межах національної транспортної мережі. Специфіка цього виду транспорту (швидкість, комфортність тощо) зумовлює його пріоритетний подальший розвиток.

Безпосередньо діяльність у сфері авіаційних перевезень пасажирів, вантажу здійснюють різні державні, колективні, приватні підприємства та

організації, товариства та громадяни. До управлінських об'єктів в сфері авіаційного транспорту відносяться: аеропорти та інша наземна інфраструктура, служба аеронавігації – обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України, авіакомпанії, екіпажі повітряних суден.

Особливості створення і діяльності суб'єктів у сфері авіаційного транспорту визначають Повітряний кодекс України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Закон України «Про господарські товариства» та інші нормативно-правові акти.

Сучасний стан розвитку авіаційного транспорту нашої країни потребує найсучаснішої системи правового регулювання. Процес такого регулювання відбувається за кількома напрямками:

- правове регулювання фінансово-господарської діяльності авіаційних підприємств;
- правове регулювання взаємовідносин між суб'єктами авіаційної діяльності,
- технічне регулювання вимог до авіаційної техніки та наземної інфраструктури;

Оскільки діяльність авіаційного транспорту відрізняється як не в найбільшому застосуванні єдиних міжнародних вимог, процеси правового регулювання одночасно відбуваються на міжнародному, та національному рівнях.

В Україні йде кропітка робота щодо напрацювання національного законодавства, з урахуванням основних положень міжнародного повітряного права та позитивної практики колишнього СРСР. Це, основним чином, стосується і встановленого порядку використання повітряного простору України, який ґрунтується, зокрема, на Декларації про державний суверенітет (1990) [1], Конституції України (1996), яка від імені Українського народу закріпила суверенітет над всією територією України в межах існуючих кордонів, які є цілісними і недоторканими (ст. 2). Україна, як суб'єкт міжнародного права, здійснює безпосередні зносини з іншими державами, укладає договори, у тому числі про повітряні сполучення щодо використання повітряного простору тощо [2, с. 9].

Державний напрям роботи, направлений на адаптацію національних нормативно-правових актів до європейських стандартів, проходить дуже повільними темпами. Ситуація, яка склалася з нормативно-правовим забезпеченням діяльності авіаційних підприємств в Україні, значно впливає на рівень забезпечення безпеки польотів.

Можна зробити висновок, що й провідні вітчизняні авіаційні перевізники не відповідають сучасним вимогам світового авіаційного співтовариства, наслідком чого є низька конкурентоспроможність компаній на ринку

авіаційних перевезень в Україні та світі. Нормативно-правові акти, розроблені на основі Повітряного кодексу України, значно краще справляються із завданням щодо врегулювання відносин в авіаційній галузі, але також мають певні вади, які в свою чергу дещо гальмують процеси розвитку сучасної авіації в Україні.

#### *Література*

1. Малінін С. А. Концепція всеосяжної системи міжнародної безпеки та міжнародного права / С. А. Малінін // Правознавство. – 2007. – № 4 – С. 19-22.
2. Конституція України: Закон від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
3. Віденська конвенція про право міжнародних договорів ООН: Конвенція, Міжнародний документ, Заява від 23.05.1969. – Приєднання від 14.04.1986 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995>