

2. Беглий О.В. Глобалізація і космічне право/О.Беглий // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – Вип. 5. Спецвип. / Гол. ред. О.П.Степанов. – Книжк. вид. НАУ, 2006. – С. 52–62.

3. Беглий О.В. Майбутнє людства та етика космічної діяльності/О.Беглий // Матеріали VI Наукових читань "Дніпровська орбіта-2011". – Дніпропетровськ: НЦАОМ, 2011.

4. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные телах // Режим доступа: http://www.unoosa.org/oosa/ru/SpaceLaw/gares-/html/gares_21_2222.html.

5. Доклад Группы экспертов по этике космического пространства Комитета по использованию космического пространства в мирных целях Организации Объединенных Наций // Режим доступа: http://www.unoosa.org/pdf/limited/c2/-AC105_C2_L240Rev1R.pdf.

6. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическим объектом // Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/331/01/IMG/NR033101.pdf?OpenElement>

7. Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство // Режим доступа: <http://daccess-ddsny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/-741/55/IMG/NR074155.pdf>

8. COMEST Sub-Commission Report on "The Ethics of outer Space" // Режим доступа: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001220/122048e.pdf>.

УДК 347.823(043.2)

Барабаш Т. М., к.ю.н., доцент,
Інститут законодавства Верховної Ради України,
Земляк І. Я., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПОГЛЯДИ НА ПОВІТРЯНЕ ПРАВО НА ПРИКЛАДІ 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 рекомендованої практики 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 забезпеченням 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. 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, Мінтрансом 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 міжнародних 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.

Тому, роблячи висновок, можна сказати, що стан повітряного права в Росії та Україні плачевний. 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 доктринальні підстави повітряного права/С.Юрьев //Транспортне право. – 2010. – № 3. – С. 34–36.
2. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие / В.Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2011, С. 15–16
3. Первый национальный конгресс юристов российской авиации. – Спб: «Образовательный центр «Советникъ», 2012–284 с.