УДК 347.822.4(043.2)

Шило С. В.**,** студентка,

Навчально-науковий Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

### ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ КАНАДИ

У Канаді вся діяльність в галузі цивільної авіації знаходиться в компетенції міністерства транспорту, яке в цій країні має назву Transport Canada (TC) [1]. Відповідальність за його роботу несе міністр транспорту (Minister of Transport).

Досить важливу роль в правовому регулюванні діяльності АЗП в Канаді грає Канадська консультативна рада авіаційного регулювання (Canadian Aviation Regulation Advisory Council CARAC). CARAC являє собою спільне підприємство уряду та авіаційної спільноти, яку формує велика кількість організацій, що не входять до транспорту Канади, але поряд з цим представляють спільну точку зору авіаційної спільноти [2]. До них відносяться управління, організації, представниками яких є оператори та виробники, а також професійні асоціації.

CARAC є атрибутом демократичного суспільства та являє собою орган громадського контролю чиновників міністерства [2]. Міністерство не може прийняти без консультацій з членами цієї ради жодних доповнень або змін нормативно-правових документів. У той же час, CARAC може виступити ініціатором змін авіаційних правил, що регулюють авіаційну діяльність в країні, які міністерство, в свою чергу, може прийняти або відкинути. Питання, пов’язані зі сертифікацією типу легких повітряних суден, відносяться до компетенції департаменту сертифікації Міністерства транспорту Канади (TCDS).

Всі питання, що стосуються діяльності надлегкої авіації в міністерстві транспорту Канади вирішує департамент аматорської авіації та спеціальної льотної експлуатації (Recreational Aviation and Special Flight Operations AARRD). Названий департамент тісно співпрацює з громадськістю, яку в питаннях виробництва представляє, наприклад, Асоціація виробників легких повітряних суден Канади (Light Aircraft Manufacturers Association of Canada LAMAC) [3].

З TC і конкретно з AARRD співпрацює і канадська асоціація пілотів-власників COPA, якщо діяльність цих установ зачіпає інтереси її членів. Назва цієї організації дослівно перекладається як канадські володільці та асоціація пілотів. COPA було засновано у 1952 році для того, щоб зберігати, розвивати та підтримувати свободу польотів у Канаді для авіації загального призначення [4].

Вищеназвані організації являють собою основних суб’єктів, що здійснюють правове регулювання в сфері авіації загального призначення Канади.

Фундаментом правового регулювання АЗП в Канаді слід вважати Закон про аеронавтику (Aeronautics Act), який покладає відповідальність за розробку авіаційних правил на міністерство транспорту Канади. Ще одним важливим нормативно-правовим актом, що стосується процесуального аспекту авіації загального призначення, виступають канадські авіаційні правила (CARs). Вони визначають питання, що стосуються розробки, реєстрації, допуску до польотів, обслуговування та інші аспекти діяльності цивільної авіації [3].

CARs умовно складаються з трьох видів норм: правил, стандартів і консультативних матеріалів. Дотримання перших двох є обов’язковим. Щодо консультативного матеріалу слід зазначити, що назва тут свідчить сама за себе: характер їх переважно рекомендаційний. Стандарти визначають, як виконувати відповідні правила.

Яскраво характеризує рівень розвитку АЗП в Канаді стан мережі аеродромів. Згідно статистичних даних в Канаді налічується близько 6000 аеродромів та посадкових майданчиків, але достовірна інформація є тільки приблизно про 1200 з них і лише близько 600 аеродромів сертифіковано. У Wikipedia є описи майже 2000 аеродромів країни, з яких далеко не всі мають коди ICAO, IATA і міністерства транспорту. Але в цьому списку немає інформації про деякі з тих, що зареєстровані в системі COPA Flight, хоча в Google Earth ці майданчики позначені як аеродроми. Загалом, аеродромів та посадкових майданчиків в країні дійсно так багато, що навіть врахувати їх все непросто [5, c. 7].

Підкреслює високий рівень розвитку АЗП Канади також те, що ця країна має у своєму розпорядженні третій в світі за чисельністю парк повітряних суден АЗП і знаходиться на другому місці за кількістю повітряних суден АЗП на душу населення [1]. І останнім привабливим фактом, що свідчить на користь перспектив розвитку АЗП Канади, є постійне зростання парку всіх категорій повітряних суден цивільної авіації цієї країни [5, с. 6].

Отже, загалом слід зазначити, що правове регулювання авіації загального призначення в Канаді здійснюється не тільки державними органами, а й громадськими організаціями, що відкриває нові можливості для її розвитку. Також позитивним моментом є нормативна визначеність - правове регулювання в цій країні реалізується на основі одного закону та CARs, які чітко визначають різноманітні аспекти розробки, реєстрації, допуску до польотів, обслуговування та інші форми діяльності цивільної авіації Канади.

Література

1. Офіційний сайт Міністерства транспорту Канади // Transport Canada [Online]. Available: http://www.tc.gc.ca/eng/aboutus-menu.htm.

2. Canadian Aviation Regulation Advisory Council / Transport Canada [Online]. Available: https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/regserv/affairs-carac-menu-755.htm.

3. Зуєва В. О. Проблеми правового регулювання АЗП України та Канади / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2017. – № 2. – С. 19-24. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/ UJRN/ Npnau\_ 2017\_2\_5.

4. Canadian Owners and Pilots Association (COPA): Mission statement and history //www.copanational.org // [Online]. Available: https://www. copanational. org/ en/ mission-statement/.

5. Арасланов С. АОН Канады / С. Арасланов // Авиация общего назначения: научно-технический журнал. – Х., 2016. – № 11 – С. 4-16.