

**Желяк А.А., Побережнюк В.В.**, студентки магістратури,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Шапенко Л.О., асистент

## **ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ ТА СТАНОВЛЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Після проголошення державної незалежності України у 1991 році та обрання нею шляху ринкових відносин розпочався новий самостійний період розвитку української авіації. Україна – одна з небагатьох країн світу, в якій авіаційна промисловість має досить високий рівень розвитку як на національному, так і на міжнародному рівнях. Це свідчить про те, що за роки незалежності вона не лише зберегла величезний потенціал, який дістався у спадок після розпаду Радянського Союзу, а й значно примножила його. На початку 90-х років перед нашою державою у галузі цивільної авіації постало завдання створення системи регулювання авіаційної діяльності у нових умовах, а також суб'єктів (авіакомпаній, аеропортів), здатних працювати в умовах конкуренції. Адже єдина авіатранспортна система СРСР «Аерофлот» втратила монополію на внутрішні та зовнішні авіаперевезення пасажирів та вантажів. Виникали багато дрібних авіакомпаній, парк повітряних суден яких іноді не перевищував 2-3 машин. Внаслідок чого у погоні за прибутком нові авіаперевізники найчастіше вдавалися до перевищення норм завантаження повітряних суден, порушення експлуатаційних обмежень і погіршення якості технічного обслуговування авіатехніки. Все це призвело до різкого зниження рівня безпеки польотів. Щоб якось врегулювати ці всі зміни з правової точки, було створено Державну авіаційну службу, прийнято Повітряний кодекс України, країна вступила до міжнародних авіаційних організацій, уклала міжурядові угоди щодо повітряного сполучення.

Також державі потрібно було забезпечити вирішення проблем стосовно десятків тисяч працівників авіатранспортної галузі та користувачів. Проте цивільна авіація того часу не мала досвіду самостійної роботи на міжнародних повітряних лініях, необхідної інфраструктури (закордонних представництв, системи продажу та бронювання білетів, послуг з перевезення вантажів). Найбільшою проблемою було те, що наша держава не мала авіакомпанії, яка могла б гідно конкурувати з іноземними перевізниками. Необхідно

було створити українську авіакомпанію, яка відповідає міжнародним стандартам, адже всі угоди про повітряні перевезення, що надавали можливість Україні самостійно створювати міжнародні авіарейси були підписані та готові для втілення в життя. Дані угоди передбачали паритетні умови співпраці для перевізників обох сторін.

Такою компанією стала створена у 1992 році за участі приватного капіталу авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (далі – МАУ) [1]. Засновниками МАУ виступили: з боку України – державне об'єднання «Авіалінії України», зарубіжним партнером – ірландська лізингова компанія GPA, яка передала Україні два пасажирські літаки Боїнг 737-400 та профінансувала введення їх в експлуатацію. З боку України внеском стало надання судно-повітряних прав на обслуговування 30 найбільш конкурентоспроможних маршрутів у Західну Європу. Незважаючи на жорстку конкуренцію, економічні труднощі, авіакомпанія МАУ успішно розвивається без суттєвих дотацій від держави. Вона увійшла в трійку авіакомпаній світу за показниками надійності польотів на літаках типу Боїнг та стала першою у цивільній авіації України працювати за міжнародними стандартами наземного і бортового сервісу [2].

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний кодекс, що в цілому відповідав Чиказькій конвенції, яка була прийнята 1944 року і є основою міжнародних угод та національного законодавства країн, що розвивають цивільну авіацію, а також встановила повітряні зв'язки з країнами світу. Важливим кроком на шляху подальшого розвитку вітчизняної галузі цивільної авіації стало ухвалення Національної програми інтеграції України до Європейського Союзу, що підтверджує на законодавчому рівні євроінтеграційну спрямованість як стратегічний пріоритет для України, а також визнання європейських стандартів в системі забезпечення авіаційної безпеки та безпеки авіації в цілому.

Як висновок, необхідно зазначити, що за незначний період часу Україна здійснила значний прогрес у розвитку науки та технічного обслуговування авіації. Україна займає одну з лідируючих позицій саме в цій галузі та посідає чільне місце в Європі та Світі з виготовлення авіаційної і космічної техніки, надання послуг з пасажирських та вантажних авіап перевезень, що забезпечує розвиток нашої економіки та позитивно впливає на імідж нашої країни.

### *Література*

1. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України / А.М. Троценко. – К.: Аеробізнес, 2011. – 637 с.
2. Соколи І. М. Цивільна авіація України: історія розвитку / І. М. Соколи, О. П. Олейникова // Економіст. – 2013. – № 5 – С. 28-30.

УДК 347.8(4-6ЄС)-044.247(043.2)

**Іваненко А.В.**, студент,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: **Макеєва О. М.**, к.ю.н.

## **ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО І КОСМІЧНОГО ПРАВА УКРАЇНИ**

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Повітряним простором України є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [1].

Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є природно міжнародним видом транспорту та поєднується з повітряним простором інших держав. Рішення створити єдиний європейський авіаційний ринок в ЄС стало частиною дій на шляху створення єдиного внутрішнього ринку згідно з Єдиним Європейським Актом. Такі процеси розбудови спільного авіаційного простору в самому Євросоюзі поєднувалися із процесом приєднання до нього й третіх країн. Водночас ЄС проводилася