

Нормативно правовою базою становлення і розвитку авіації в Україні і її державного регулювання є норми Міжнародного повітряного права, Конституція України, Повітряний Кодекс України, вказані в цій роботі національні та інші нормативно-правові акти.

Дослідники даної проблеми зробили спробу систематизувати і показати основні нормативно-правові акти, які є базою становлення і розвитку авіації в Україні хоч і не претендують на її повне висвітлення.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Іванов В. М. Історія держави і права України: Навч. посіб. / В. М. Іванов – К.: МАУП, 2003. – 416 с.
3. Мовчан А. П. Міжнародне повітряне право / А. П. Мовчан. – К., 2001. – 24 с.

УДК 347. 82: 629. 73 (043.2)

**Тимченко А. П.**, к.ю.н., доцент,  
**Нечипоренко Б. Т.**, студент,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

Авіаційний транспорт України є складовою системи транспорту України. Державне управління авіаційним транспортом в Україні здійснюється у відповідності з вимогами міжнародних і національних нормативно-правових документів. Основні засади функціонування авіаційного транспорту закладено в Законі України «Про транспорт» та в спеціальному нормативному акті – Повітряному кодексі України [1].

Особливістю державного управління цивільною авіацією в Україні є те, що воно здійснюється не через Міністерство транспорту та зв'язку України, а через Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужбу), яка створена у 2004 році. Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного органа у системі центральних органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору

України. На державне управління в сфері авіаційного транспорту впливають міжнародні організації та відповідні міжнародні угоди. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору в Україні створено постійно діючий виконавчий орган – Міждержавний Авіаційний Комітет (МАК), утворений незалежними державами. МАК взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними.

Важливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту займають авіаційні правила, які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

Основними елементами інфраструктури авіаційного транспорту є повітряні судна, аеродроми і аеропорти.

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно є державним, якщо воно використовується у військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і внесене до реєстру державних повітряних суден.

Цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації у відповідності з вимогами ст. 25 Повітряного кодексу України та Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України 07.09.1999 р. № 434 [2]. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України своїм наказом від 02.12.1998 р. № 435 «Про затвердження Положення про порядок реєстрації державних повітряних суден України» й «Положення про порядок перевірки стану льотної придатності державних повітряних суден України та про видачу і припинення чинності посвідчень про придатність до польотів». Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру повітряних суден у разі: зняття повітряного судна з експлуатації; передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземній юридичній чи фізичній особі. При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу у відповідності з Положенням про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів до ринку авіаційних перевезень та робіт, наказ Мінтрансу від 07.10.1999 р. № 487.

Цивільне повітряне судно, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстроване у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних

суден України або іншої держави, і якщо вимоги, на підставі яких було видано це посвідчення, відповідають вимогам, встановленим в Україні. На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки. Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків за погодженням з державним органом із питань сертифікації і реєстрації.

Цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал. Згідно зі ст. 30 Повітряного кодексу України [1] на цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути документи – бортова документація.

Повітряний кодекс України встановлює спеціальний режим використання території аеродромів і аеропортів. Аеродром підлягає реєстрації в Державному реєстрі аеродромів України згідно з Правилами реєстрації аеродромів цивільної авіації, затвердженими Наказом Державіаслужби від 25.10.2005 р. № 795, та сертифікації на відповідність придатності до експлуатації з видачею відповідного сертифікату [3].

Аеропорти забезпечують здійснення вантажних операцій, посадки, висадки пасажирів та надання супутніх послуг.

Особа, яка належить до авіаційного персоналу, допускається до самостійної професійної діяльності лише за умови, що у неї є свідоцтво на право здійснювати професійну діяльність. Це свідоцтво підтверджує наявність у даної особи необхідних знань і навичок, а також відповідність стану її здоров'я встановленим вимогам. Про це йдеться у Правилах медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, затверджених Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2000 р. № 641.

Переміщення повітряних суден здійснюється в повітряному просторі. Державне регулювання використання повітряного простору у межах своїх повноважень здійснюють Мінтранс та Міноборони. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» безпосереднє управління повітряним рухом забезпечує Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух).

Порядок використання повітряного простору України визначається Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р., Угодою про використання повітряного простору від 15.05.1992 р., Повітряним кодексом України, Положенням про використання повітряного простору України (ПКМУ від 29 березня 2002 р. № 401) [4].

Повітряні траси і місцеві повітряні лінії України реєструються у встановленому порядку. Виконання польотів повітряних суден у

повітряному просторі України регламентується Правилами польотів у повітряному просторі України, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0146-06>
3. Правила реєстрації аеродромів цивільної авіації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1356-05>
4. Положення про використання повітряного простору України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-%D0%BF>

УДК 347.13:330.322:629.73 (043.2)

**Шапенко Л. О.**, асистент,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Здобувши незалежність, Україна успадкувала потужну базу авіаційної галузі, проте за роки самостійного існування нашої держави авіатранспортна інфраструктура не відчула належного бюджетного та позабюджетного фінансування і, як результат, маємо неналежний експлуатаційний стан парку повітряних суден, що й загрожує зниженням інтеграційного потенціалу галузі на шляху долучення до макро- та мікрооб'єднань (Спільний ринок Європи, глобальні та стратегічні альянси авіакомпаній). Тому, погоджуючись із думкою більшості науковців, дослідження яких стосувалися проблем функціонування авіаційного та інших видів транспорту, варто зазначити, що сучасні завдання підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі потребують невідкладного розв'язання, оскільки їх масштабність та складність має визначальне значення для загального розвитку економіки України. А реалізація цих завдань потребує великих інвестицій і складних організаційних рішень [1, с. 160; 2, с. 59-60]. Тобто, на сьогодні гостро постало питання активізації інвестиційно-інноваційної діяльності, як необхідного джерела відновлення основних фондів вітчизняної галузі авіаперевезень.

Для ефективного розвитку цивільної авіації та економіки країни в цілому, а також для забезпечення відтворювального процесу необхідні