

**ВПЛИВ МІЖНАРОДНОЇ СИСТЕМИ ПРАВОВИХ ВІДНОСИН У  
ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ НА ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО  
РЕГУЛЮВАННЯ У ЦЬЙ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ**

*Кузьменко Л.Г., к.е.н., доц., доцент кафедри економічної теорії,  
заслужений економіст України, с.н.с. Центру комплексних досліджень з  
питань антимонопольної політики Антимонопольного комітету України,  
Національний університет «Києво-Могилянська академія», м Київ, Україна*

Україна має в розпорядженні величезний повітряний простір. В першу чергу українська цивільна авіація забезпечує внутрішні перевезення пасажирів і вантажів по всій території України.

Конкуренція в сфері авіаційних суб'єктів в Україні стає жорсткішою завдяки підписанню зобов'язань нашої держави перед Європейським Союзом щодо впровадження режиму «відкритого неба». Основні події й тенденції в області регулювання й розвитку вітчизняної галузі цивільної авіації виникають у зв'язку з вільним доступом до ринку перевезень провідних перевізників світу, яких приваблює вигідне географічне положення України.

Українські внутрішні повітряні сполучення і перевезення, які починаються і завершуються всередині України регулюються виключно Українським законодавством, і міжнародні договори України в області повітряних сполучень на них не поширюються.

Перевезення і організація міжнародних повітряних перевезень, що виконуються українськими авіакомпаніями в інші держави кваліфікуються в якості міжнародних і підпадають під дію різних багатосторонніх і двосторонніх міжнародних договорів, умови і вимоги яких повинні дотримуватися будь-якою українською авіакомпанією та аеропортом.

На основі таких договорів створений особливий міжнародно правовий режим повітряного простору над територією держави і за її межами, встановлений порядок здійснення міжнародних повітряних сполучень, що забезпечує умови їх регулярної, ефективної і безпечної експлуатації в цілях виконання перевезень. Початком цього режиму стала Паризька конвенція про повітряну навігацію від 13 жовтня 1919 р. З неї почався процес формування і розвитку міжнародного повітряного права [1].

Міжнародна правова система повітряного транспорту цивільної авіації, що встановлює правовий режим використання повітряного простору і регулює відносини, у зв'язку з його використанням при міжнародних повітряних перевезеннях, ґрунтується на принципах і нормах міжнародного повітряного права, яке має свої галузеві принципи:

- поваги повного та виняткового суверенітету держав у межах їхнього повітряного простору;
- свободи відкритого повітряного простору;
- забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації.

Найважливішими інституціями міжнародного повітряного права є інституції міжнародних польотів та безпеки цивільної авіації [1].

Міжнародно-правове регулювання користування повітряним простором визначається в різних міжнародних нормативних актах. Зокрема, 7 грудня 1944 р. в Чикаго були підписані: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Угода про міжнародне транзитне повітряне сполучення та Угода про міжнародний повітряний транспорт.

В угодах визнається існування на основі взаємності п'яти так званих свобод повітря, що включають:

- транзитні безпосадочні польоти через територію іноземної держави;
- посадку в аеропортах на чужій території з некомерційними цілями - для техогляду, заправлення паливом тощо;
- висадження на чужій території пасажирів і вивантаження привезеного зі своєї території багажу, вантажів і пошти;
- прийняття на борт для перевезення на свою територію пасажирів, пошти і багажу з території іноземної держави;
- доставку на територію іноземної держави з будь-яких третіх країн пасажирів, пошти, багажу, а також прийняття на борт пасажирів, пошти і багажу для доставки їх у будь-яку третю державу [2].

Міжнародні відносини, що виникають з питань використання повітряного простору і реалізації повітряних перевезень регулюються на багатосторонній і двосторонній основі. Для забезпечення безпеки і впорядкування розвитку міжнародної цивільної авіації у 1944 р. була створена Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка нині є головним розробником і координатором норм, що регламентують відносини у сфері міжнародного повітряного транспорту.

Міжнародні авіаційні організації створюються з метою погодженого вирішення питань діяльності міжнародної цивільної авіації, що представляють загальний інтерес для їхніх членів, розвитку міжнародного співробітництва у відповідній області, захисту прав та інтересів їх членів.

Сфера діяльності, цілі і завдання кожної міжнародної авіаційної організації визначаються її установчим документом, що регламентує також структуру організації, характер її діяльності, порядок прийняття рішень, членство, джерела фінансування і т.д. [3].

3 грудня 1999 р. Україна стала членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) – найбільшого авіаційного форуму Європи, який об'єднує 42 європейські країни і вже протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики, виступає гарантом ефективного розвитку регіонального співробітництва у галузі цивільної авіації.

Вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) став першим кроком, з якого розпочався вихід національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаційних перевезень та авіаційних робіт [3].

Положення Конвенції є обов'язковими для усіх Договірних держав і, хоча вони не забороняють Договірним державам делегування приватним суб'єктам деяких функцій, за які вони відповідають, відповідальність за забезпечення того, щоб усі положення Конвенції і Додатків повністю дотримувалися, залишається за державами.

Відповідно до статті 28 Конвенції кожна Договірна держава зобов'язується, наскільки вона визнає це можливим:

а) надавати на своїй території аеропорти, радіо - і метеорологічні служби та інші аеронавігаційні засоби для сприяння міжнародній аеронавігації згідно з цією Конвенцією;

б) приймати і вводити в дію належні стандартні системи процедур зв'язку, кодів, маркування, сигналів, світлообладнання та іншу експлуатаційну практику і правила, які час від часу можуть рекомендуватися або встановлюватися згідно з цією Конвенцією;

с) співпрацювати в міжнародних заходах по забезпеченню видання аеронавігаційних карт і схем згідно зі стандартами, які час від часу можуть рекомендуватися або встановлюватися згідно з цією Конвенцією.

3 червня 2014 Асоціація «Аеропорти України» цивільної авіації стала членом Європейської Асоціації Аеропортів (АСІ Europe).

Прямі контакти Асоціації «Аеропорти України» з АСІ Europe дадуть можливість українським аеропортам отримувати на постійній основі інформацію і рекомендації про впровадження технологічних та управлінських рішень, що стосуються аеропортової діяльності, структурування підрозділів і служб аеропортів, тарифи і системи взаєморозрахунків в аеропортах, налагоджувати зв'язки з провідними аеропортами світу, вивчати передовий досвід функціонування аеропортів.

Членство Асоціації «Аеропорти України» в АСІ Europe дозволить брати участь у заходах, що проводяться Міжнародною Радою Аеропортів (АСІ Global), міжнародних рейтингах та заходах щодо підвищення якості обслуговування авіаперевезень, проводити навчання персоналу аеропортів за спеціальними програмами.

Представлення Асоціацією «Аеропорти України» інтересів її учасників в АСІ Europe може надати нового імпульсу у пошуку шляхів співпраці їх з авіакомпаніями та іншими партнерами для створення умов, необхідних для успішного функціонування авіаційної галузі України, дозволить розширити взаємодію операторів аеропортів з регулюючими органами і законодавчими структурами, а також організаціями, які впливають на формування громадської думки у аеропортовому бізнесі.

На сьогодні в Україні необхідно вдосконалювати регулювання процесів в авіаційній галузі. Недостатньо ефективного використання керівництва і інструктивного матеріалу ІКАО з повітряного транспорту, у тому числі з економіки аеропортів і

аеронавігаційного обслуговування, з боку як регулюючих органів, так і постачальників послуг, має тенденцію призводити до негативних наслідків для галузі. Ними можуть бути, наприклад, необґрунтовані підвищення зборів і стягуваних платежів, що викликають зростання вартості здійснення польотів і тарифів, зниження якості обслуговування із-за відсутності угод про рівень обслуговування, недолік прозорості відносно зборів і стягуваних платежів, напруженість у відносинах між постачальниками послуг і його користувачами, і/або між регулюючими повноважними органами.

Вдосконалення системи державного регулювання в області цивільної авіації і зміцнення співпраці з іншими спеціалізованими міжнародними і регіональними організаціями прокладатимуть шлях до обміну досвідом, кращому використанню міжнародних ресурсів і їх адаптації до конкретних вимог в Україні.

Отже, зараз є необхідність імплементації стандартів ІКАО в області регулювання діяльності аеропорту в національні авіаційні законодавства, оскільки останнє має бути не нижче вимог, передбачених міжнародними стандартами.

Проблема правових стандартів ІКАО і, отже, того, чому повинні відповідати законодавство і правозастосовна практика держав - членів ІКАО, включаючи Україну, заслуговує поглибленого дослідження.

Поліпшення системи державного регулювання в області цивільної авіації і зміцнення співпраці з іншими спеціалізованими міжнародними і регіональними організаціями і далі прокладатимуть шлях до обміну досвідом, кращому використанню міжнародних ресурсів і їх адаптації до конкретних вимог.

### ***Список літератури:***

1. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие / В.Д. Бордунов. — М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд во «Научная книга», 2006. – 464 с.
2. Буроменський М.В. Международное право / М.В. Буроменський // Міжнародне право [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uristinfo.net/mezhdunarodnoe-pravo/139-mvburomenskij-mizhnarodne-pravo/3654-rozdil-9-mizhnarodno-pravovij-rezhim-povitrjanogo-prostoru.html>.
3. Асоціація «Аеропорти України» цивільної авіації – член Європейської Асоціації Аеропортів (ACI Europe) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://aauc.org.ua/ua/vsi\\_novini/11\\_06\\_2014.html](http://aauc.org.ua/ua/vsi_novini/11_06_2014.html).