

Масло Н. М., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА УКРАЇНИ ЯК САМОСТІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Повітряний транспорт України є складовою системи транспорту України. Він виконує важливі функції у зв'язках України з іншими державами і регіонами світу. Авіаційний транспорт – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації, утворює повітряне право України.

Повітряне право України сформувалося як комплексна галузь права, яка вміщує норми: конституційного права (суверенітет над повітряним простором); цивільного права (право власності на повітряне судно, перевезення пасажирів, пошти; оренда повітряного судна; цивільна відповідальність перевізника і власника повітряного судна; види авіаційного страхування тощо); адміністративного права (порядок ліцензування авіаційних робіт та сертифікації авіакомпаній, порядок реєстрації повітряних суден, аеродромів та аеропортів; адміністративна відповідальність); кримінального права (відповідальність за особливо тяжкі правопорушення, наприклад захоплення повітряного судна); господарського права (господарська і комерційна діяльність, авіаційні роботи); екологічного права (регулювання екологічних забруднень, спричинених підприємствами авіації тощо); земельного права, (відведення земель для авіації, правовий режим земель авіації тощо).

У сучасних умовах повітряне право України визнається самостійною галуззю права, враховуючи специфіку та інтенсивність правового регулювання. Аргументом на користь такої пропозиції є факт того, що в сучасному праві України окрім традиційних галузей права створюються та виокремлюються нові галузі – господарське, підприємницьке, земельне, екологічне тощо.

Основними на особливостями повітряного права виокремлюються: історично сформувалося як підсистема за сукупністю нормативно – правових актів з умовно самостійною функцією, обумовленою правовою природою держави як суверена повітряного простору; формується не як

сукупність, а як множина правових принципів та норм, що у своїй єдності утворюють нову якість відносин, пов'язаних із застосуванням державою гарантій щодо використання її повітряного простору та участю у використанні міжнародного повітряного простору; має достатньо високий рівень систематизації у формі Повітряного кодексу з рецепцією та інтеграцією у нього принципів і норм міжнародних конвенційних положень, рекомендованої практики ІКАО, що регулюють відносини у повітряному просторі; має специфічні ознаки у правовідносинах, які визначаються у застосуванні спеціальними суб'єктами у повітряному просторі України особливого права з різними цілями; наділено особливістю відносин права власності стосовно повітряного простору (атмосферне повітря, як і земля, її надра, водні та інші природні ресурси в нашій країні є об'єктом права власності українського народу); повний і виключний суверенітет на повітряний простір України належить тільки державі, що формує специфічні ознаки правового статусу всіх інших суб'єктів повітряного права лише як користувачів повітряного простору; містить притаманні тільки йому правові норми та правові категорії стосовно визначення суб'єктних та об'єктних галузевих ознак (наприклад, авіаційний персонал, пілот, екіпаж повітряного судна, експлуатант авіаційної техніки, повітряний транспорт, повітряне судно, авіаційні правила, аеропорт, аеродром, повітряна траса та інші). Повітряний простір, як предмет правовідносин, обумовлює функціональний зв'язок всіх структурних елементів повітряного права України як цілісної системи.

Таким чином, сучасне повітряне право України покликане визначати правові основи функціонування у нових умовах цивільної авіатранспортної системи, а й усієї системи юридичних норм щодо використання повітряного простору країни. Це прямо пов'язано із підтримкою складових національної безпеки: політичної, економічної, соціальної, екологічної, а також добробуту громадян країни.

У сфері використання повітряного простору окрім базового закону – Повітряного кодексу України – діють підзаконні акти, що регулюють специфіку діяльності цивільної авіації, та норми інших галузей права.

Повітряне право вміщує блоки законодавства, які регулюють відносини в інших сферах суспільного життя. Відокремлення повітряного права як автономної підсистеми у загальній системі права України зумовлено його специфічними ознаками, за якими воно різниться від інших галузей права.

Література

1. Беглий О.В. Космічне право: Навчально-методичний посібник / О.В. Беглий – К.: Освіта України, 2009. – 260 с.

2. Повітряне право України: навчальний посібник / За заг. ред. В. В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 347.82(510)(043.2)

Манукян А. Ж., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н, доцент

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В КИТАЇ

У Китаї активними темпами почала розвиватися авіація. До авіації загального призначення у цій державі відносяться всі складові цивільної авіації, які не мають відношення до регулярних комерційних польотів. На даний час китайські авіабудівники активно працюють над тематикою легкомоторної авіації. Річ у тім, що найближчим часом в Китаї повинні змінитися правила польотів для малої авіації, і це повинно привести до значного зростання відповідного цього сектору ринку. Незважаючи на заплановані зміни у законодавстві, мала авіація вже привернула увагу внутрішніх інвесторів і може займати особливе місце в світовому ринку.

Можна виділити чотири групи факторів, що гальмують розвиток АЗП Китаю [1].

1. Нормативні обмеження. Саме ця група факторів типова для початкової стадії розвитку АЗП в країні, що переходить від тотального регулювання з боку держави до вільного розвитку. Саме ці чинники довгий час гальмували і ще гальмують розвиток АЗП в країнах колишнього СРСР. У цій групі дослідники компанії Booz & Company Inc. виділяють наступні стримуючі фактори: відсутність узгоджених правил і політики всіх зацікавлених сторін робить регуляторів надмірно обережними; відсутність ефективної нормативної бази, яка стимулює розвиток АЗП при забезпеченні необхідної безпеки; процес легалізації діяльності в області АЗП тривалий, трудомісткий і дорогий.

Слід зазначити, що розуміння причин, що стримують розвиток – половина успіху в боротьбі з ними. Не менш важлива і специфіка Китаю. Поєднання однопартійного керівництва з розвитком ринкових методів регулювання дає незвичайні результати. Очевидно, що «надмірна обережність регуляторів» в Китаї буде значно ослаблена, оскільки АОН включена в якості однієї з ключових областей розвитку в п'ятирічний план