

його дублікат, корінець ветеринарного свідоцтва. При цьому дублікати свідоцтв видаються старшому провіднику (погоничу), що супроводжує тварин, або кладуться разом з вантажем.

Отже, правова регламентація перевезення тварин повітряним транспортом передбачає чітке дотримання перевізниками та власниками тварин ряду ветеринарних вимог та умов безпеки польотів.

Література

1. Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13.12.1968 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_227

2. Про затвердження Правил транспортування тварин: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.11.2011 № 1402 // Урядовий кур'єр. – Офіційне видання від 15.02.2012. – № 29.

3. Про затвердження Порядку видачі ветеринарних документів: Наказ Держкомветмедицини від 13.04.2009 № 85 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 47. – С. 103. – Ст. 1597.

УДК 347.82:629.73(091)(477)(043.2)

Тимченко А. П., к.ю.н., доцент,
Кравчук Б. В., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ,

ПРАВОВА ОСНОВА СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Експерименти братів Райт зі своїм першим планером, 1901 рік, та створення першого моторного аероплана, двигун до якого зібрали самі у 1902 році, стали початком розвитку авіації і в Україні. Згодом, після розвитку літакобудування, літак стане необхідністю, а його експлуатація вимагатиме правового врегулювання використання повітряного простору. Паризька конвенція з повітряної навігації поклала початок міжнародно-правовому регулюванню повітряного простору. У зв'язку з швидким розвитком авіації та використанням державами повітряного простору у цивільних та військових цілях, постало питання про суверенітет держави над своїм повітряним простором. Відповідно до ст. 2 Повітряного кодексу України нашій державі належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України [2].

Розвиток та становлення Української цивільної авіації свого часу був нерозривно поєднаний із діяльністю системи повітряного транспорту ще Царської Росії і СРСР. На початку ХХ століття стрімкий розвиток авіації

потребував створення нової законодавчої бази цієї галузі, яка б відповідала практичним вимогам того часу та врегульовувала б питання, що поставали внаслідок нових запитів суспільства. Починаючи з 1927 р. в СРСР була розпочата робота над розробкою проекту нового повітряного закону, який і був прийнятий 27 квітня 1932 р. Це був Повітряний кодекс СРСР. У кодексі знайшли своє відображення основні положення повітряного права того часу: вперше було чітко проголошено принцип повного і виняткового суверенітету держави на свій повітряний простір; вирішені питання правової регламентації використання цивільних повітряних суден, здійснення міжнародних польотів, майнової відповідальності повітряного перевізника [2]. Тому вважаємо, що в період з 1900-1932 рр. було закладено фундамент, першооснову правової регламентації організації і діяльності авіації в Україні. Цей період ми визначаємо як першу стадію першого етапу розвитку та формування галузі цивільної авіації України.

Період з 1945 р. по 1991 р. характеризувався: по - перше, відновленням тієї системи управління цивільною авіацією, що діяла до війни та, по-друге, вдосконаленням системи управління цивільною авіацією, з певними урахуваннями стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

1 січня 1962 р. був введений новий Повітряний кодекс [1], яким були удосконалені питання щодо: порядку реєстрації та обліку повітряних суден; прав та обов'язків членів екіпажу повітряного судна; порядку організації, реєстрації та експлуатації аеродромів та аеропортів; правил польотів повітряних суден у повітряному просторі СРСР, правил міжнародних польотів тощо.

В 60-тих роках відбулися зміни у структурі управління цивільною авіацією. У 1964 р. Головне управління Цивільного повітряного флоту було ліквідоване, а на його базі було створене загальносоюзне Міністерство цивільної авіації СРСР – основний орган державного управління, який здійснював управління повітряним транспортом загального користування та управління за виконанням авіаційних робіт в окремих галузях народного господарства. А для контролю виконання вимог Повітряного кодексу СРСР, постанов, інструкцій та розпоряджень Міністерства цивільної авіації з питань безпеки польотів у всіх відомствах, які експлуатували цивільні повітряні судна, була створена Головна інспекція цивільної авіації. Вперше було прийнято низку нових нормативно-правових актів, спрямованих на розвиток та удосконалення правового забезпечення діяльності працівників цивільної авіації з урахуванням міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО в цивільній авіації, зокрема Керівництво з виконання польотів у цивільній авіації СРСР (квітень 1985 р.) та інші.

З розвитком авіаційної галузі виникла потреба в удосконаленні й Повітряного кодексу. Його наступна редакція була прийнята 11 травня 1983 р. Серед питань, які вже традиційно врегульовувалися Повітряним кодексом, в цьому акті вперше було визначено поняття «авіаційний персонал» та встановлена адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польоту повітряних суден.

Після проголошення державної незалежності України у 1991 р. та обрання нею політики ринкової економіки розпочався новий, самостійний період розвитку української авіації. Перша стадія цього етапу охоплює період з 1991 по 1996 рр. Незважаючи на кризові (політичні, соціально-економічні) явища цього часу, її характерними особливостями стало: по-перше, становлення основ системи державного управління галузі цивільної авіації України; по-друге, розробка та прийняття актів українського авіаційного законодавства й передусім Повітряного кодексу України (4 травня 1993 р.) [1].

З прийняттям у грудні 1996 р. Концепції розвитку цивільної авіації України, вважаємо, що розпочалась друга стадія другого етапу розвитку та формування галузі цивільної авіації України, яка охоплює період з 1996 р. по наш час. Вона характеризується: по-перше, реформуванням та удосконаленням системи державного управління цивільною авіацією України; по-друге, підвищенням заходів щодо забезпечення безпеки польотів; по-третє, створенням нового, уніфікованого з відповідними міжнародно-правовими нормами, національного авіаційного законодавства, гармонізація технічних вимог та адміністративних процедур на основі Спільних Авіаційних Вимог IAR Об'єднаних авіаційних властей; по-четверте, доповненням, переглядом та перевиданням раніше прийнятих актів авіаційного законодавства, з урахуванням вимог міжнародно-правових норм.

19 травня 2011 року було прийнято Повітряний кодекс України [1], який встановлює правові основи організації і діяльності в галузі авіації. До цього часу діяв Повітряний кодекс України 1993 року, який зберігав інститути радянського повітряного права і не в повній мірі орієнтувався на вимоги міжнародного права навіть після внесення до нього доповнень та змін, тому цей кодекс доцільно вважати документом перехідного періоду, який став регулятором відносин в авіаційній галузі тільки на початковому етапі переходу від радянської системи господарювання до системи ринкових відносин.

Норми державного повітряного права визначаються та регулюються Міжнародним повітряним правом. Міжнародне повітряне право представляє собою систему норм, що регулюють відносини між державами

в зв'язку з використанням повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і забезпечення їхньої безпеки [3]. Основне джерело міжнародного повітряного права – Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року в якій закріплені стандарти, схвалені радою ІКАО, рекомендована практика, процедури тощо, які відомі під загальною назвою «міжнародні авіаційні регламенти» [3]. Міжнародне повітряне право встановлює режим використання повітряного простору виключно цивільною авіацією та закріплює правові шляхи удосконалення авіаційного законодавства України.

Повітряний кодекс України – основний законодавчий акт, що регулює відносини у сфері авіації. Повітряний кодекс містить норму, якою визначено, що авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації повітряної аеронавігації.

Нормативно-правові акти, які на сьогодні регулюють відносини в цивільній авіації України, не створюють між собою єдину узгоджену регулятивно-правову систему, бо ж деякі аспекти законодавства є спадком радянських часів та, на жаль, не задовольняють всіх потреб сучасної авіації, внаслідок чого виникає неспроможність здійснювати регулювання діяльності авіаційної галузі в сучасних економічних умовах. Підсумовуючи все вище сказане можна сформулювати такі висновки:

Перший етап процесу розвитку та формування галузі цивільної авіації України відзначається такими основними рисами: 1) на першій стадії (1900-1932 рр.) було закладено фундамент, першооснову правової регламентації діяльності цивільної авіації; 2) друга стадія (1932-1945 рр.) характеризувалась: значними напрацюваннями нормативно-правової бази в галузі цивільної авіації; централізацією діяльності та суворим контролем за функціонуванням усієї системи цивільної авіації; 3) третя стадія (1945-1991 рр.) характеризувалась: відновленням тієї системи управління цивільною авіацією, що діяла до війни; вдосконаленням системи управління цивільною авіацією, з певними урахуваннями стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

Другий етап процесу розвитку та формування цивільної авіації України має такі особливості: 1) на першій стадії (1991-1996 рр.) відбулося становлення основ системи державного управління галузі цивільної авіації України; були розроблені та прийняті акти українського авіаційного законодавства; 2) друга стадія (з 1996 р. по теперішній час) характеризується: реформуванням та удосконаленням системи державного управління цивільною авіацією.

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