

Мета, заради якої приймалися Пекінська конвенція і Пекінський протокол, – підвищення ефективності міжнародно-правового регулювання боротьби з актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Адже з розвитком інноваційних технологій виникають нові загрози. Можна лише сподіватися, що участь у цих міжнародних договорах держав поступово буде усе більше розширюватися, і в перспективі вони займуть значне місце в регулюванні міждержавного співробітництва у відповідній сфері, що на сьогоднішній день займають Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції.

#### *Література*

1. Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, прийнята 14 вересня 1963 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5049-11>

2. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнята 16 грудня 1970 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_167)

3. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийнята 23 вересня 1971 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_269](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_269)

4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної громадянської авіації, прийнята 10 вересня 2010 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_165)

УДК 347.764:347.82 (043.2)

**Юрченко М. В.** аспірант,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АЕРОПОРТІВ ТА АЕРОДРОМІВ УКРАЇНИ**

Важливими елементами інфраструктури повітряного транспорту України виступають аеродроми та аеропорти. Статті 63 та 64 Повітряного Кодексу України 2011 р. дають чітке визначення поняттю «аеродром», «аеродром цивільної авіації», «аеродром державної авіації», «аеродром спільного використання» та визначають, що, зокрема, всі аеродроми підлягають державній реєстрації та сертифікації. Державний реєстр аеродромів цивільної авіації України веде уповноважений орган з питань цивільної авіації. Цивільні аеродроми та аеродроми спільного використання підлягають сертифікації. Вона включає в себе оцінку всіх елементів та об'єктів аеродрому на відповідність вимогам, установленим авіаційними

правилами України. Утримувачі сертифікатів аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування несуть відповідальність за дотримання вимог, установлених авіаційними правилами України, і безпосередньо забезпечують безпеку та регулярність польотів, безпечну експлуатацію аеродрому та аеропорту і захист інтересів споживачів аеропортових послуг [1, с. 54]. Аеродром і його елементи повинні мати маркування, яке відповідає нормам придатності аеродромів до експлуатації. На всі нерухомі об'єкти і споруди, розташовані на приаеродромній території, повинні бути нанесені денні та нічні маркувальні знаки і пристрої відповідно до норм придатності аеродромів до експлуатації [1, с. 55]. Аеропорти забезпечують здійснення вантажних операцій, посадки, висадки пасажирів та надання супутніх послуг. За призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні. Міжнародний аеропорт додатково повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль за безпекою та інші види контролю, передбачені чинним законодавством. Аеропорти проходять сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил. Станом на грудень 2013 р. в Україні діяло 46 сертифікованих аеропортів та аеродромів цивільної авіації [2]. Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 25 українських аеропортів, протягом січня – вересня 2013 за статистичними даними ними було обслуговано 161,2 тис. повітряних суден [3]. Сьогодні комерційними аеропортами, до яких здійснюються регулярні рейси, можна вважати 16 аеропортів. З цих аеропортів 9 є аеропортами загальнодержавного значення (стратегічними), а саме: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь, Харків, Запоріжжя. Вони забезпечують близько 97 % обсягів усіх пасажирських перевезень і майже 99% міжнародних авіаперевезень [3]. Фінансування розвитку інфраструктури аеропортів відбувається більшістю за рахунок власних коштів аеропортів. Виходячи з того, що регіональні аеропорти мають дуже незначний обсяг авіаперевезень, вони не мають достатньо коштів для розвитку. Це призводить до суттєвого дисбалансу у розвитку як аеропортової інфраструктури та термінальних комплексів, так і рівня сервісу та організації обслуговування пасажирів в регіональних аеропортах. Крім рівня надання послуг та технічного стану, проблемою є пропускна спроможність аеропортів, зокрема, значна перевантаженість стратегічних аеропортів (термінальних комплексів). Міжнародний аеропорт «Бориспіль» чи не єдиний економічно успішний аеропорт України. На сьогоднішній день він забезпечує близько 62 % пасажирських авіаперевезень України [3]. Концепцією Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року [4]

передбачено створення на базі державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» міжнародного вузлового транзитного аеропорту. У рамках цієї роботи здійснюється реалізація проектів з розвитку авіаційної інфраструктури. 9 листопада 2012 р. Кабінет Міністрів України затвердив нову Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року [5]. Вона передбачає новаторський і одночасно системний підхід до кожного з українських аеропортів – починаючи від розвитку його інфраструктури до впровадження сучасних технологічних процесів обслуговування повітряних перевізників і пасажирів. Головне завдання – створити розвинену мережу аеропортів з сучасною інфраструктурою, приведеною у відповідність з міжнародними вимогами і з різними ефективними формами управління. Серед базових принципів, які закладені в програму, варто зазначити збільшення пропускної спроможності аеропортів та підвищення інтенсивності руху повітряних суден. Надалі буде здійснюватися будівництво, реконструкція та модернізація аеродромів: йдеться про підвищення категорійності аеродромів відповідно до рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та забезпечення польотів повітряних суден у складних метеоумовах. Для запровадження даної програми постійна увага буди приділятися вдосконаленню нормативно-правової бази як основи для успішного розвитку галузі.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: чинне законодавство станом на 16 вересня 2011 р. – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2011. – 112 с.
2. Реквізити аеропортів та аеродромів цивільної авіації України (станом на грудень 2013 р. // Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/aeroport/24145.html>
3. Результати діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2013 р. // Департамент фінансів та економіки Державної авіаційної служби України.[Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://avia.gov.ua/documents/diyalnist / p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/24167.html](http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/24167.html)
4. Концепція Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 р.: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 січня 2007 р. № 5-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uazakon.com /document/fpart03/idx03793.htm](http://uazakon.com/document/fpart03/idx03793.htm)
5. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року.: Постанова Кабінету Міністрів України від 19 листопада 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=245830910](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=245830910) ]