

**В. О. Зуєва,**  
кандидат політичних наук, доцент

**В. Б. Череватюк,**  
кандидат історичних наук, доцент

## ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АЗП КАНАДИ ТА УКРАЇНИ

*У статті здійснено порівняльний аналіз правового регулювання авіації загального призначення двох країн: України та Канади. Проаналізовано стан розвитку цієї галузі цивільної авіації, визначено проблеми, що перешкоджають розвитку АЗП в нашій країні, та можливості, які надає ця галузь авіації для розвитку різних секторів економіки.*

**Ключові слова:** *правове регулювання, законодавство, авіація, цивільна авіація, авіація загального призначення, мала авіація, повітряне судно.*

**В. А. Зуєва, В. Б. Череватюк**

*Проблемы правового регулирования АОН Канады и Украины*

*В статье осуществлен сравнительный анализ правового регулирования авиации общего назначения двух стран: Украины и Канады. Проанализировано состояние развития этой отрасли гражданской авиации, определены проблемы, препятствующие развитию АЗП в нашей стране и возможности, которые предоставляет эта отрасль авиации для развития различных секторов экономики.*

**Ключевые слова:** *правовое регулирование, законодательство, авиация, гражданская авиация, авиация общего назначения, малая авиация, воздушное судно.*

**V. Zueva, V. Cherevatyuk**

*Problems of legal regulation of GA of Canada and Ukraine*

*The article compares the legal regulation of general aviation of the two countries: Ukraine and Canada. The state of development of this branch of civil aviation is analyzed, the problems that impede the development of the ARP in our country and the opportunities provided by this branch of aviation for the development of various sectors of the economy are identified.*

**Key words:** *legal regulation, legislation, aviation, civil aviation, general aviation, small aviation, aircraft.*

**Постановка проблеми та її актуальність.**

Сучасні процеси світової інтеграції вимагають від країн здійснення структурних перетворень в окремих галузях, особливо такі зміни стосуються високоінтелектуальних та досить привабливих напрямів, одним з яких є авіація. Незважаючи на кризові явища в світовій економіці та проблеми з безпекою цього виду діяльності, авіаційної галузь динамічно розвивається не тільки в Європі та США, а також і в інших країнах. Яскравим прикладом такого розвитку є Канада, особливості правового регулювання якої

дозволяють динамічно розвивати авіацію загального призначення в цій країні.

Щодо правового регулювання АЗП в Україні, то значну увагу сьогодні законодавець приділяє її безпеці. Так, зовсім недавно був прийнятий Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», де зазначено, що суб'єкт авіаційної діяльності авіації загального призначення та фізична особа - експлуатант повітряного судна повинні забезпечувати авіаційну безпеку в місцях базування, стоянок повітряних суден та під час виконання польотів. Також у Програмі також чітко визна-

чені практичні та технічні заходи, направлені на забезпечення безпеки малої авіації, зокрема фізичні засоби обмеження доступу до повітряних суден (фізична охорона, охоронне освітлення, відеонагляд тощо); попереджувальні знаки щодо обмеження доступу до контрольованої території злітно-посадкового майданчика, майданчика для виконання авіахімробіт; пристрої проти уgonу повітряних суден; наявність заперних пристроїв на кабіні льотного екіпажу або на самому повітряному судні, якщо це передбачено його конструкцією тощо [1].

Дані останніх років свідчать про активне зростання попиту на цей вид авіації. На сьогодні в світі експлуатується понад 360 тисяч повітряних суден АЗП, 87 % польотів реалізує авіація загального призначення. Яскраво свідчить про ступінь розвитку цього виду авіації у світі той факт, що 89 % усіх повітряних суден цивільної авіації складає авіація загального призначення. Крім того, високий рівень безпеки цивільної авіації в усіх її складових є важливою передумовою позитивного іміджу України в європейському співтоваристві та, власне, її євроінтеграційних перспектив. Власне це і актуалізує дослідження даної проблеми.

Не можемо також, у цьому контексті, не відзначити важливість об'єктивного розуміння норм зарубіжного права у авіаційній сфері, співвідношення цих норм для визначення однакових та різних правових аспектів, що вкрай необхідно при налагодженні співпраці між країнами.

**Аналіз досліджень і публікацій.** В Україні дана проблематика представлена переважно окремими публікаціями практиків: В. Лагуточкіна, С. Арасланова, Г. Карпюка, А. Зубенка, Г. Михайлова та інших. Обґрунтуванню перспектив розвитку авіації загального призначення в Україні присвячене дисертаційне дослідження української дослідниці І. Максютенко. Серед зарубіжних вчених, що мають відношення до досліджень в галузі авіації загального призначення та проблем її міжнародно-правового регулювання, особливо слід відзначити А. А. Баталова, В. Д. Бордунова, А. Н. Верещагіна, М. Н. Копилова, Ю. Н. Малєєва, І. С. Перетерського, А. І. Травникова, в працях яких розглядається цілий комплекс проблем міжнародно-правового регулювання цивільної авіації.

**Метою** статті є порівняння особливостей правового регулювання авіації загального призначення в Україні та Канаді, враховуючи економічний потенціал та можливості цього сектору цивільної авіації в країнах.

**Виклад основного матеріалу.** Канадські компанії сьогодні є світовими лідерами у виробництві і пропозиції інноваційних рішень в галузі транспорту, зокрема, уряд цієї країни визнає, що аерокосмічна галузь є дуже важливою для держави, й інвестиції в неї будуть продовжуватися. У Канаді вся діяльність в галузі цивільної авіації знаходиться в компетенції міністерства транспорту, яке в цій країні носить назву Transport Canada (TC) [2]. Відповідальність за його роботу несе міністр транспорту (Minister of Transport). Також важливу роль в правовому регулюванні діяльності АЗП в Канаді відіграє Канадська консультативна рада авіаційного регулювання (Canadian Aviation Regulation Advisory Council CARAC). CARAC являє собою спільне підприємство уряду та авіаційної спільноти, яку формує велика кількість організацій, що не входять до транспорту Канади, але поряд з цим представляють спільну точку зору авіаційної спільноти [3]. До них відносяться управління, організації, представниками яких є оператори та виробники, а також професійні асоціації.

CARAC є атрибутом демократичного суспільства та являє собою орган громадського контролю чиновників міністерства [3]. Міністерство не може прийняти без консультацій з членами цієї ради жодних доповнень або змін нормативно-правових документів. У той же час, CARAC може виступити ініціатором змін авіаційних правил, що регулюють авіаційну діяльність в країні, які міністерство, в свою чергу, може прийняти або відкинути. Питання, пов'язані з сертифікацією типу легких повітряних суден, відносяться до компетенції департаменту сертифікації Міністерства транспорту Канади (TCDS).

Всі питання, що стосуються діяльності надлегкої авіації в міністерстві транспорту Канади вирішує департамент аматорської авіації та спеціальної льотної експлуатації (Recreational Aviation and Special Flight Operations AARRD). Названий департамент тісно співпрацює з громадськістю, яку в питаннях виробництва пред-

ставляє, наприклад, Асоціація виробників легких повітряних суден Канади (Light Aircraft Manufacturers Association of Canada LAMAC). LAMAC є організацією, що розробила оригінальні стандарти дизайну для просунутих ультра-легких літаків у 1991 році [4].

З ТС і конкретно з AARRD співпрацює і канадська асоціація пілотів-власників СОРА, якщо діяльність цих установ зачіпає інтереси її членів. Назва цієї організації дослівно перекладається як канадські володільці та асоціація пілотів. СОРА було засновано у 1952 році для того щоб зберігати, розвивати та підтримувати свободу польотів в Канаді для авіації загального призначення [5].

Вищеназвані організації є основними суб'єктами, що здійснюють правове регулювання в сфері авіації загального призначення Канади.

Фундаментом правового регулювання АЗП в Канаді слід вважати Закон про аеронавтику (Aeronautics Act) [6], який покладає відповідальність за розробку авіаційних правил на міністерство транспорту Канади. Ще одним важливим нормативно-правовим актом, що стосується процесуального аспекту авіації загального призначення, виступають канадські авіаційні правила (CARs) [7]. Вони визначають питання, що стосуються розробки, реєстрації, допуску до польотів, обслуговування та інші аспекти діяльності цивільної авіації. До 1996 року правове регулювання в цій галузі здійснювали авіаційні регламенти та аеронавігаційні розпорядження (Air Regulations and Air Navigation Orders).

Слід зазначити, що канадські авіаційні правила складаються з дев'яти функціональних частин [6]:

Частина I - Загальні положення.

Частина II - Ідентифікація та реєстрація повітряних суден і експлуатація орендованих повітряних суден незареєстрованим власником.

Частина III - Аеродроми, аеропорти і вертодроми.

Частина IV - Видача свідоцтв авіаційному персоналу і підготовка кадрів.

Частина V - Льотна придатність.

Частина VI - Загальні правила експлуатації і Правила польотів.

Частина VII - Комерційні авіаційні послуги.

Частина VIII - Аеронавігаційні послуги.

Частина IX - Скасування і вступу в силу.

CARs умовно складаються з трьох видів норм: правил, стандартів і консультативних матеріалів. Дотримання перших двох є обов'язковим. Щодо консультативного матеріалу слід зазначити, що назва тут свідчить сама за себе: характер їх переважно рекомендаційний. Стандарти визначають, як виконувати відповідні правила. Відповідно стандарти й консультативні поради визначаються відповідною нумерацією: серія стандартів: 20, а консультативного матеріалу - 40, він включений в текст як примітка до правил і стандартів або віокремлений як текст з позначкою «40» в нумерації (наприклад, CAR 740 носитиме рекомендаційний характер).

Суб'єкти правового регулювання Канади намагаються узгодити авіаційне законодавство цієї країни з іншими. Зокрема, нумерація частини V Airworthiness (льотна придатність) авіаційних правил Канади гармонізована з відповідними частинами федеральних авіаційних правил (FAR) авіаційної адміністрації США (FAA), а також правил EASA (JAA). Як зазначає Сергій Арсланов, правила та стандарти, що регулюють однакові питання, нумеруються подібно в документ ТС, FAA і EASA (наприклад, існує CAR 507 і STD 507) [8, с. 8]. Дослідник також зазначає, що створення нових авіаційних правил або стандартів та внесення поправок до існуючих правил і стандартів здійснюються в рамках процесу консультацій з громадськістю, тобто з CARAC. Міністерство транспорту Канади робить доступними публікації (позначаються буквами TP і відповідним номером) та інші документи, які призначені для надання допомоги компаніям і приватним особам, діяльність яких регулюється за допомогою цих документів. До них відносяться:

- Технічне обслуговування повітряних суден і листи про виробничу політику (MPL).

- Консультативні циркуляри для комерційної та бізнес-авіації (CBAACs).

- Загальні авіаційні консультативні циркуляри (GAAC).

- Консультативні циркуляри для аеродромів та аеропортів.

Досить яскраво характеризує рівень розвитку АЗП в Канаді стан мережі аеродромів. Згідно статистичних даних в Канаді налічується близько 6000 аеродромів та посадкових майданчиків,

але достовірною інформацією є тільки приблизно про 1200 з них і лише близько 600 аеродромів сертифіковано. У довіднику NAV Canada, компанії, яка займається навігаційним обслуговуванням цивільних повітряних суден, є схеми цих 600 аеропортів [8]. У Wikipedia є описи майже 2000 аеродромів країни, з яких далеко не всі мають коди ICAO, IATA і міністерства транспорту. Але в цьому списку немає інформації про деякі з тих, що зареєстровані в системі SOPA Flight, хоча в Google Earth ці майданчики позначені як аеродроми. Загалом, аеродромів та посадкових майданчиків в країні дійсно так багато, що навіть врахувати їх все непросто [9, с. 7].

Підкреслює високий рівень розвитку АЗП Канади також те, що ця країна має в своєму розпорядженні третій в світі за чисельністю парк повітряних суден АЗП і знаходиться на другому місці за кількістю повітряних суден АЗП на душу населення [1]. Наступним привабливим фактом, що свідчить на користь перспектив розвитку АЗП Канади, є постійне зростання парку всіх категорій повітряних суден цивільної авіації цієї країни [9, с. 6].

Легкість отримання свідоцтва льотної придатності C of A і реєстрації повітряного судна [8, с. 28] в Канаді підтверджується наявністю лівової частки АЗП в загальній кількості повітряних суден цивільної авіації. Зокрема, величезна кількість моделей ультралайтів - літаків надлегкої категорії (370 моделей), включених міністерством транспорту в список дозволених Advanced ultra-light aeroplane (AULA) [6]. Враховуючи зазначене, варто зупинитись на цій категорії АЗП більш детально.

Основним документом, який регулює застосування ультралайтів в Канаді є публікація міністерства транспорту TP 13301, згідно якої виділяють дві категорії надлегких літаків: basic ultra-light aeroplane (BULA) і advanced ultra-light aeroplane (AULA). BULA іноді ще називають базовим ультралайтом, а AULA - прогресивним або просунутим, виходячи з перекладу англійського терміну advanced [7, с. 28].

Перше визначення ультралайту було прийнято в Канаді ще в 1956 році, пізніше суть його було зведено до поняття amateur-built aircraft – повітряне судно аматорської будівлі. Цілком очевидно, що таке визначення створювало про-

блеми для застосування, тим більше, що в Канаді почало свій розвиток серійне виробництво апаратів такої категорії АЗП. В 1982 році канадські авіаційні правила отримали нове визначення - basic ultra-light aeroplane: літак, який має не більше двох місць, та розроблений і виготовлений відповідним чином. Зокрема уточнюється максимальна злітна маса, яка має бути не більше 544 кг (1200 фунтів), та ряд показників. Також є розширене формулювання вимог до цієї категорії апаратів у TP 13301 [9]:

- одномісний літак, який порожнім має масу 165 кг (363,8 фунта) або менше, і площу крила, виражену в квадратних метрах, не меншу, ніж маса порожнього в кілограмах мінус 15, поділену на 10, і ні в якому разі не менш 10 м<sup>2</sup>; або

- двомісний навчальний літак, який порожнім має масу 195 кг (429,9 фунтів) або менше, і площу крила, виражену в квадратних метрах, не менше 10 кв. м, з навантаженням на крило не більше ніж 25 кг/м<sup>2</sup> (5,12 фунт/ft<sup>2</sup>), навантаження на крило розраховується з використанням маси порожнього плюс маса пілота і пасажирів - 80 кг (176 фунтів) на одну людину, або

- літак, який має не більше двох місць, спроектований і через виготовлених так, щоб мати максимальну злітну масу 544 кг і швидкість звалювання в посадочній конфігурації (VSO) 39 вузлів (45 миль в годину) або менше зазначеної швидкості польоту при максимальною злітною масою.

AULA в TP 13301 визначається як літак, що має типову конструкцію, та спроектований у відповідності зі стандартами, зазначеними в керівництві «Стандарти проектування просунутих ультралегких літаків» (Design Standards for Advanced Ultra-light Aeroplanes) [3]. Цей документ розроблений Асоціацією виробників легких повітряних суден LAMAC і визнаний міністерством транспорту Канади. Він включає норми міцності, яким повинен відповідати AULA та охоплює 29 сторінок. Визначення займає цілу сторінку та стосується технічних характеристик: двигуна, злітної маси, ваги, максимальної швидкості, кількості пасажирів на борту та багато інших характеристик [3].

Таке, на перший погляд, занадто вузьке визначення на відміну занадто широкого, того що прийнято в Україні, насправді має позитивне значення, оскільки вводить досить чіткі та зро-

зумілі критерії, а також межі, в яких має проводитись експлуатація ультралайта.

Зокрема, TP 13301 встановлює, що BULA і AULA повинні експлуатувати в Канаді відповідно до розділу 602.29 CAR [6]. Зазначений розділ описує загальні умови експлуатації, а також визначає, за яких умов ультралайт може використовувати контрольований повітряний простір. Ультралегкі літаки не можуть працювати в нічний час або в умовах польоту відповідно за ППП (правилами польотів за приладами).

Також BULA та AULA можуть бути найняті за плату для льотної підготовки пілотів відповідно до вимог розділу 406 частини IV CAR. Але вони не можуть бути використані для будь-якої іншої комерційної авіаційної експлуатації або авіаційних робіт [7]. Слід зазначити, що в Україні авіація загального призначення згідно Повітряного кодексу – авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт [11].

Вимоги до реєстрації ультралайтів в Канаді доволі прості. Для того щоб стати зареєстрованим власником, заявник повинен відповідати реєстраційним вимогам, які містяться в підрозділах 200-202 частини II Канадських авіаційних правил (CAR) [7]. Форма заявки номер 26-0521 Міністерства транспорту Канади використовується для заяви на реєстрацію ультралайта або AULA. Додаток (Частина 2) свідоцтва про реєстрацію використовується новим власником, щоб подати заявку на реєстрацію BULA або AULA.

Для реєстрації, що відбувається вперше заявнику слід подати такі документи: про походження і контроль літака, тобто: рахунок купівлі-продажу, договору оренди або іншого прийнятого документа відповідно до частини II CAR; заповнену Заявку на реєстрацію надлегкого літака (форма № 26-0521 Міністерства транспорту Канади); заяву про відповідність (SOC).

Для того, щоб зареєструвати AULA, треба оформити заяву за формою 26-0521, прикласти до неї дві копії документів про приналежність літака (рахунки купівлі-продажу, договору оренди або іншого прийнятого документа), платіжне доручення або квитанцію про перерахування збору за реєстрацію, заяву про відповідність (SOC) і відправити цей невеликий

пакет документів поштою в AARRD. На підставі поданої заявки інспектор AARRD повинен оглянути літак, переконатися в тому, що всі документи відповідають дійсності і видати реєстраційний номер типу «С-I XXX». Отже, ультралайти не підлягають сертифікації типу в Канаді. Це значно полегшує процедуру оформлення документів на відміну від складної бюрократичної процедури в Україні. Власне, ефективність такого правового регулювання легко підтверджується статистичними даними: станом на початок 2016 року зареєстровано 7246 ультралайтів всіх категорій (крім того, 4185 homebuilts) з 34369 літальних апаратів з максимальною злітною масою до 5670 кг [8].

Таким чином, усю відповідальність за відповідність типової конструкції просунутого ультралайта несе виробник, а відповідні органи (AARRD, TCDS, як департаменти міністерства транспорту), не вимагають таблиць відповідності та іншої доказової документації, оскільки включення просунутого ультралайта в Transport Canada Listing of Approved Advanced Ultra-light Aeroplanes не є сертифікацією типу. AULA в Канаді не підлягають сертифікації. Тут варто погодитись із С. Арслановим, що це найбільш вірний підхід до регулювання серійного виробництва та експлуатації ультралайтів і взагалі авіаційної техніки, оскільки всю відповідальність за безпеку своєї продукції, в кінцевому рахунку, несе виробник [10].

**Висновки.** Вивчення особливостей правового регулювання АЗП в Канаді дає підстави стверджувати, що сучасна модель правового регулювання авіації загального призначення в Україні є вкрай неефективною, оскільки не приєє розвитку цієї галузі цивільної авіації. Перерозподіл відповідальності та полегшення процедури сертифікації легкої та надлегкої авіаційної техніки може стати серйозним стимулом для її розвитку. Відкриття України для авіаційного співтовариства дає їй нові можливості.

### *Література*

1. *Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації*: Закон України, Програма від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1965-19/page>

2. *Офіційний сайт* Міністерства транспорту Канади // Transport Canada [Online]. Available: <http://www.tc.gc.ca/eng/aboutus-menu.htm>

3. *Canadian Aviation Regulation Advisory Council* / Transport Canada [Online]. Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/regserv/affairs-carac-menu-755.htm>

4. *Light Aircraft Manufacturers of Canada (LAMAC)* // <https://upac.ca> // [Online]. Available: <https://upac.ca/light-aircraft-manufacturers-of-canada-lamac/>

5. *Canadian Owners and Pilots Association (COPA): Mission statement and history* // [www.copanational.org](http://www.copanational.org) // [Online]. Available: <https://www.copanational.org/en/mission-statement/>

6. *Aeronautics Act (R.S., 1985, c. A-2)* // Transport Canada [Online]. Available: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-2/page-1.html>

7. *Canadian Aviation Regulations (CARs) and Standards* // Transport Canada [Online]. Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/regulations-sor96-433.htm>

8. *Арасланов С.* Как регистрируют ультралайты в Канаде / С. Арасланов // *Авиация общего назначения: научно-технический журнал.* – Х., 2016. – № 9. – С. 26-32.

9. *Арасланов С.* АОН Канады / С. Арасланов // *Авиация общего назначения: научно-технический журнал.* – Х., 2016. – № 11. – С. 4-16.

10. *Basic and Advanced Ultra-light Aeroplanes (TP 13301)* / Transport Canada [Online]. Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/publications/tp13301-tp13301-368.htm>

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

12. *Adam Hunt.* Canadian civil fleet in 2015. COPA, Ottawa, p. 1-2.

### References

1. *Pro Derzhavnu programu aviacijnoi' bezpeky cyvil'noi' aviacii'*: Zakon Ukrainy, Programa vid 21 bereznja 2017 r. № 1965-VIII [Elektronnyj

resurs]. – Rezhy m dostupu: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1965-19/page>

2. *Oficijnyj sajt* Ministerstva transportu Kanady // Transport Canada [Online]. Available: <http://www.tc.gc.ca/eng/aboutus-menu.htm>

3. *Canadian Aviation Regulation Advisory Council* / Transport Canada [Online]. Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/regserv/affairs-carac-menu-755.htm>

4. *Light Aircraft Manufacturers of Canada (LAMAC)* // <https://upac.ca> // [Online]. Available: <https://upac.ca/light-aircraft-manufacturers-of-canada-lamac/>

5. *Canadian Owners and Pilots Association (COPA): Mission statement and history* // [www.copanational.org](http://www.copanational.org) // [Online]. Available: <https://www.copanational.org/en/mission-statement/>

6. *Aeronautics Act (R.S., 1985, c. A-2)* // Transport Canada [Online]. Available: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-2/page-1.html>

7. *Canadian Aviation Regulations (CARs) and Standards* // Transport Canada [Online]. Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/regulations-sor96-433.htm>

8. *Araslanov S.* Kak registrirujut ul'tralajty v Kanade / S. Araslanov // *Aviacija obshhego naznachenija: nauchno-tehnicheskij zhurnal.* – H., 2016. – № 9. – S. 26-32.

9. *Araslanov S.* AON Kanady / S. Araslanov // *Aviacija obshhego naznachenija: nauchno-tehnicheskij zhurnal.* – H., 2016. – № 11. – S. 4-16.

10. *Basic and Advanced Ultra-light Aeroplanes (TP 13301)* / Transport Canada [Online]. Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/publications/tp13301-tp13301-368.htm>

11. *Povitrjanyj kodeks* Ukrainy vid 19 travnja 2011 r. № 3393-VI // *Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukrainy.* – 2011. – № 48-49. – St. 536.

12. *Adam Hunt.* Canadian civil fleet in 2015. COPA, Ottawa, p. 1-2.