

ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС ЯК ПРАВОВА ОСНОВА ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Радченко М.В., аспірант

*Юридичний інститут Національного авіаційного університету,
просп. Космонавта Комарова, 1, м. Київ, Україна
iurchenko@yandex.ru*

Показано значення повітряних кодексів як правової основи діяльності авіаційної галузі, наведено порівняльний аналіз Повітряних кодексів СРСР та України попередніх років та охарактеризовано основні положення нового Повітряного кодексу України 2011 р.

Ключові слова: повітряний кодекс, державна авіація, цивільна авіація, повітряний простір України, літальні апарати, «відкрите небо».

ВОЗДУШНИЙ КОДЕКС КАК ПРАВОВАЯ ОСНОВА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Радченко М.В.

*Юридический институт Национального авиационного университета,
просп. Космонавта Комарова, 1, г. Киев, Украина
iurchenko@yandex.ru*

Показано значение воздушных кодексов как правовой основы деятельности авиационной отрасли, приведен сравнительный анализ Воздушных кодексов СССР и Украины предыдущих лет, охарактеризованы основные положения нового Воздушного кодекса Украины 2011 г.

Ключевые слова: воздушный кодекс, государственная авиация, гражданская авиация, воздушное пространство Украины, летательные аппараты, «открытое небо».

AIR CODE AS THE LEGAL BASIS OF THE AVIATION INDUSTRY

Radchenko M.V.

*Law Institute of National Aviation University, avenue Kosmonavta Komarova, 1, Kyiv, Ukraine
iurchenko@yandex.ru*

In recent years in the rapid development of law in Ukraine various types of legislation are used. Prominent among these is the code of an act that ensures equal and system regulation. Air Code, as the main country's aviation legislation, establishes the legal framework in the field of aviation, determines the state regulation of activities in the field of aviation and airspace use Ukraine as directed on aviation security, the interests of the state, national security and the needs of society and economy in air transport and air operations.

In the Soviet Union the Air Code adopted in 1932, 1935, 1961 and in 1983. The introduction of each new Air Code was due to scientific and technical progress in the field of new aviation, space, missile, artillery and other equipment, as well as the need for measures to regulate safety of air movement. A growing intensity of flights of aircraft and other aircraft required to improve and unify the use of airspace, mandatory for all its users and the adoption of new legislation code. A major negative thing of the Soviet Air Code, adopted in 1932, 1935 and 1961, that they spread their actions only in civil aviation. The activities of state aircraft and civil aircraft used for experimental design, experimental work and tests of aviation technology and other activities in the airspace (shooting, firing missiles, etc.) are not regulated by the laws of the USSR. This situation often leads to incidents in the air, and in servicing aircraft of different agencies on the ground. May 11, 1983, a new Air Code of the USSR, the effect of which apply to all aircraft of the Soviet Union. Innovation was also reflected in its provisions of the Chicago Convention in 1944 in connection with the Soviet Union to the Convention in 1970. This Code was first defined the concept of "aviation personnel" and established administrative responsibility for violation of flight safety of aircraft.

In independent Ukraine first Air Code was adopted May 4, 1993, he played a positive role at a certain stage of development of Ukrainian aviation. In this period began development of market relations in civil aviation. Freedom was given in initiative, the creation of new national airline of different forms of ownership. This aircraft Ukraine managed to avoid a complete collapse in a sharp drop in traffic volumes in the domestic market, limited legal framework for international flights. Air Code of Ukraine in 1993 initially remained institutes Soviet law. It can be considered transitional document, which became the regulator of relations in the aviation industry only at the initial stage of transition from the Soviet economic system to a market economy system in the industry.

May 19, 2011 the Verkhovna Rada of Ukraine adopted a new Air Code. It aims to bring current legislation in line with international air law and its updates will greatly stimulate to open air market of EU, the US and other countries for passengers, airlines and aircraft Ukraine. In the new edition of the Code implemented some international (particularly European) aviation legislation and laid the foundations for further implementation by issuing appropriate regulations at various levels. However, in line with existing legal acts it will create a clear and transparent legal framework that should ensure the sustainable development of civil aviation Ukraine.

Key words: air code, state aviation, civil aviation, airspace of Ukraine, aircraft, "open sky".

В останні роки в процесі бурхливого розвитку законодавства в Україні використовувалися різні види законодавчих актів. Чільне місце серед них займає кодекс як акт, що забезпечує однакове та системне правове регулювання. Значимість кодексу в системі законодавства визначається переважно його змістом і функціональними властивостями. Індивідуалізація цього акта проводиться за найбільш суттєвою ознакою: кодекс повно та всебічно, докладно й безпосередньо регулює певну галузь суспільних відносин. Він має широку сферу застосування в межах галузі права, оскільки об'єднує норми всіх її основних інститутів. Повітряний кодекс як основне авіаційне законодавство країни встановлює правові основи діяльності в галузі авіації, визначає державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України як спрямоване на гарантування безпеки авіації забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства й економіки в повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Тому, власне, питання чіткого нормативного врегулювання діяльності цивільної авіації є необхідним, а теоретичний аналіз даних питань – актуальним.

В основу статті покладено аналіз нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації, зокрема Повітряного кодексу СРСР в редакціях 1932, 1935, 1961 і 1983 рр., Повітряного кодексу України 1993 р. та Повітряного кодексу України 2011 р., Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. Проблема вдосконалення вітчизняного законодавства в галузі авіації, приведення його у відповідність до міжнародних норм та стандартів є актуальною. Окремі її аспекти є предметом дослідження українських та зарубіжних науковців. Так, проблемі вдосконалення транспортного законодавства, необхідності внесення змін у Повітряний кодекс СРСР 1993 р. присвятили наукові доробки О.В. Клепікова, Р.Т. Баран та Л.М. Баран. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту аналізують В.К. Колпаков, В.М. Малишко, Г.М. Грабовська. Водночас треба зазначити, що робіт узагального вального характеру, які б комплексно дали порівняльний аналіз повітряних кодексів різних років, особливо нового Повітряного кодексу України 2011 р., показали їх значення для розвитку вітчизняної авіації, немає. Це додатково підкреслює актуальність цієї теми та необхідність її теоретичної розробки.

Мета дослідження – показати значення кодексів у системі законодавства, провести порівняльний аналіз повітряних кодексів СРСР та України різних років, охарактеризувати основні положення нового Повітряного кодексу України 2011 р., показати його позитивні риси та недоліки, звернути увагу на можливі шляхи вдосконалення.

Кодекс (лат. *codex* – *книга*) – це сукупність законів у певній галузі права, різновид кодифікації. Кодекс вирізняється досить складно структурованою системою. Нормативні поняття, принципи та приписи окремих правових інститутів об'єднуються в параграфи, глави, розділи, підрозділи, статті. Основу для регулювання окремих інститутів можуть створювати норми, об'єднані під назвою «загальні положення» або «основні положення», які зазвичай є початковими статтями всього кодексу або його частин, розділів.

У практиці радянського законодавства форму кодексу мали як акти Союзу РСР, так і акти союзних республік. Загальносоюзні кодекси (зокрема, Повітряний кодекс СРСР) мали характер міжгалузевого законодавчого акта. Вони видавалися з предметів виключної компетенції Союзу РСР. Кодекси союзних республік приймалися для розвитку інших актів

Основ законодавства Союзу РСР та союзних республік. Основи містили найбільш суттєві, основоположні правила відповідної галузі законодавства.

Кодекси як нормативні акти мають деякі особливі риси. Так, професор Ю.А. Тихомиров з особливостей, притаманних цьому правовому акту, виділяє дві його властивості, що мають найважливіше значення для забезпечення однорідності галузей законодавства. Кодекс виступає, по-перше, певною узагальненою нормативно базою для законів та інших актів у відповідній галузі права. Не можна допускати відступів від його положень, замінювати або «дробити» їх. По-друге, кодекс має бути юридичним пріоритетом під час регулювання суспільних відносин за допомогою норм інших галузей. Здійснюючи їх кореляцію, він сприяє зміцненню внутрішньосистемних зв'язків у вітчизняному законодавстві [1, с. 14].

Важливе місце в системі законодавства належить повітряним кодексам. Повітряний кодекс як правовий акт, як різновид закону традиційний для вітчизняного законодавства. Історія видання кодексів у нашій країні нараховує понад сімдесят років. У СРСР повітряні кодекси приймалися в 1932, 1935, 1961 і 1983 рр. Введення в дію кожного нового повітряного кодексу було обумовлено науково-технічним прогресом у галузі створення нової авіаційної, космічної, ракетної, артилерійської й іншої техніки, а також потребою регламентувати заходи щодо забезпечення безпеки повітряних пересувань. Постійно зростаюча інтенсивність польотів повітряних суден та інших літальних апаратів вимагала вдосконалення та уніфікації правил використання повітряного простору, обов'язкових для всіх його користувачів, і прийняття нових законодавчих рішень.

Істотним недоліком радянських повітряних кодексів, прийнятих у 1932, 1935 і 1961 рр., було поширення їх дії тільки на цивільну авіацію. Діяльність державної авіації та авіації, використовуваної для проведення дослідно-конструкторських, експериментальних робіт і випробувань авіаційної техніки, а також інша діяльність у повітряному просторі (стрільба, пуски ракет тощо) не регламентувалася законами СРСР. Таке положення часто призводило до інцидентів як у повітряному просторі, так і під час обслуговування повітряних суден різних відомств на аеродромах.

З метою виправлення цієї негативної ситуації 11 травня 1983 р. був прийнятий новий Повітряний кодекс СРСР, дія сорока однієї статті якого поширювалася на всю авіацію Радянського Союзу [2]. Новацією було також відображення в ньому положень Чиказької конвенції 1944 р. [3] у зв'язку з приєднанням СРСР до цієї конвенції в 1970 р. Ще в 1944 р. в Чикаго була укладена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, а також створена універсальна міжнародна міжурядова організація Міжнародної цивільної авіації (ІКАО). Мета й завдання цієї організації – регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному й національному повітряному просторах із метою забезпечення їхньої ефективності й безпеки. Чиказька конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного права, а саме міжнародного повітряного права – сукупності й системи норм, що регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації. Приєднання СРСР до цієї організації мало суттєве значення для координації міжнародного співробітництва в справі практичного використання в глобальному масштабі повітряного простору, як міжнародного, так і національного, цивільною авіацією.

Оцінюючи Повітряний кодекс СРСР 1983 р., необхідно відмітити, що в ньому вперше було визначено поняття «авіаційний персонал» та встановлено адміністративну відповідальність за порушення правил безпеки польоту повітряних суден. При цьому слід зазначити, що переважна більшість положень як цього кодексу, так і прийнятих на його основі підзаконних актів були розраховані на їх застосування в умовах жорсткої адміністративно-командної системи управління цивільною авіацією. Прийняття закону, що встановив загальний однаковий порядок використання повітряного простору СРСР, і не тільки для польотів всіх видів повітряних суден, а й для іншої діяльності в повітряному просторі, яка може становити

загрозу безпеці польотів (пуски ракет, стрільби, вибухові роботи тощо), стало революційною подією того часу в галузі розвитку та вдосконалення повітряного права.

Проте, характеризуючи в цілому повітряні кодекси СРСР, необхідно зазначити, що радянське законодавство було побудоване на тотальному втручанні держави в будь-яку діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору цивільною авіацією. Головною рисою радянського повітряного законодавства була система заборон та обмежень, закріплених за державними авіаційними органами. Держава здійснювала тотальний контроль над усім, що відбувалося в повітряному просторі. Заборонялася будь-яка самостійність у використанні авіації цивільного призначення експлуатантами на свій розсуд. Лінія на закритість і недоступність повітряного простору для діяльності потенційних користувачів домінувала в радянському повітряному законодавстві. Економічна сторона використання повітряного простору для перевізної діяльності на внутрішніх та міжнародних повітряних маршрутах мало враховувалася радянськими законами й правилами повітряного права. Витратний механізм був закладений в економіку радянського повітряного транспорту. Увесь тягар утримання внутрішніх та міжнародних повітряних сполучень лежав на радянській державі. Очевидно, що за своєю суттю та змістом радянське повітряне законодавство не було пристосоване до регулювання ринкових відносин.

Процес становлення авіаційної галузі в сучасній Україні співпав із кризовими явищами перших років незалежності. Щоб досягти бажаного результату, потрібно було вдосконалити механізми державного регулювання авіаційної галузі й насамперед почати з удосконалення галузей нормативно-правової бази. Ефективність діяльності вітчизняного авіаційного транспорту значною мірою залежала від дієвості механізмів, які застосовує держава, регулюючи відносини в авіаційній галузі.

Український вчений Г.М. Грабовська зазначає: «Особливості саме інституційних передумов регулювання національного процесу авіаційної діяльності визначають роль держави як основного регулятора, здатного безпосередньо впливати на створення конкурентноздатного середовища на ринку авіаційних перевезень і головне – на рівень безпеки в авіації» [4, с. 373].

У незалежній Україні перший Повітряний кодекс був прийнятий 4 травня 1993 р. [5]. Повітряний кодекс України 1993 р. відіграв позитивну роль на певному етапі розвитку української авіації. У цей період почався розвиток ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативі, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути повного краху в умовах різкого падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів. До того ж у вересні 1992 р. Україна стала членом Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, далі – ІКАО). Це наклало на неї додаткові зобов'язання. Упродовж 18 років цей Повітряний кодекс України був основним нормативно-правовим документом авіаційної галузі. Проте з кожним роком у зв'язку з бурхливим розвитком авіації все гостріше відчувалася недосконалість державного управління авіаційним комплексом, невідповідність високим міжнародним стандартам безпеки авіаційних перевезень, застарілість регулювання господарської діяльності. Усі ці фактори негативно позначалися на ефективності роботи авіаційного комплексу, що ускладнювало інтеграцію України в міжнародний авіаційний простір.

Повітряний кодекс України 1993 р. із самого початку зберігав інститути радянського повітряного права. Його можна вважати документом перехідного періоду, який став регулятором відносин в авіаційній галузі тільки на початковому етапі переходу від радянської системи господарювання до системи ринкових відносин у галузі. Повітряний кодекс України 1993 р. фактично не містив ринкові елементи. У таких умовах досягти високого рівня ефективності регулювання діяльності авіаційного транспорту тільки шляхом застосування підзаконних нормативно-правових актів було досить проблематично.

З огляду на перспективи участі України в Європейському спільному авіаційному просторі та її бажання розширити можливості для українських громадян та компаній літати без обмежень винятково важливо було забезпечити нові правила діяльності авіації. Україна вже була на той час членом таких впливових міжнародних організацій, як згадана Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Європейська конференція цивільної авіації (ECAC), Європейська організація з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL), була кандидатом у члени Об'єднаних авіаційних властей (JAA), частину повноважень яких було передано Європейській агенції з безпеки авіації (EASA). Отже, Україна вже не могла не враховувати регуляторні вимоги цих організацій. Окрім цього, існуюче законодавство не дозволяло гарантувати ефективне функціонування сектору, у якому б діяв незалежний регулятор і могли вільно співіснувати оператори різних організаційно-правових форм, а безпека забезпечувалася на високому рівні як в небі, так і на землі в аеропортах.

Необхідність прийняття нового Повітряного кодексу України була очевидною. Новий Повітряний кодекс України повинен був враховувати такі питання: а) упорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління; б) розв'язання питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної авіації; в) реалізація державної політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності, пов'язаної з наданням послуг із перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом згідно з єдиними нормами та правилами; г) адаптація законодавства України до *acquis communautaire* Європейського Союзу (далі – ЄС). Останній пункт означав надання Державіаадміністрації (ДАА) широких повноважень для виконання діяльності з нагляду за безпекою, реальної можливості їх реалізовувати та утворення незалежного органу з розслідування авіаційних подій. До того ж Україна повинна була гармонізувати своє законодавство з базовими *acquis communautaire*, що містили такі блоки: спільні європейські правила цивільної авіації (процедури, ліцензії у сфері цивільної авіації); управління рухом (ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку нового покоління Європейської системи управління повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба); безпека повітряних польотів; стандарти техніки безпеки й експлуатації (повідомлення про інциденти в цивільній авіації); авіаційна техніка безпеки (повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти в цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника й чорний список компаній високого ризику); екологічні вимоги (шумовий вплив повітряних суден і викидів CO₂).

У результаті колективної роботи науковців, працівників авіаційного сектору, державних органів влади була підготовлена нова редакція Повітряного кодексу України. Після громадського обговорення його основних положень 19 травня 2011 р. Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня 2011 р.

Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним із пріоритетів співробітництва у сфері транспорту на 2010 р., визначених у Порядку денному асоціації між Україною та ЄС, та однією з передумов підписання Угоди про спільний авіаційний простір. Крім того, Україна повинна була враховувати міжнародні регуляторні вимоги в цій сфері.

До позитивних моментів нового Повітряного кодексу України можна віднести такі:

- 1) розподіл авіації на державну й цивільну;
- 2) упорядкування регулюючих і наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління. Повітряним кодексом України визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику та стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації;
- 3) вирішення питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної авіації;

- 4) реалізація державної політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання діяльності підприємств цивільної авіації всіх форм власності, пов'язаної з наданням послуг із перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом згідно з єдиними нормами та правилами;
- 5) захист прав споживачів послуг із повітряних перевезень. Уперше чітко прописані обов'язки авіакомпанії перед пасажирами;
- 6) забезпечення безпеки авіації (польотів, техніки експлуатації), зокрема встановлено вікові обмеження для пілотів комерційної авіації та обмеження щодо будівництва на приаеродромній території;
- 7) модернізація засад функціонування аеропортів та аеродромів. Документом визначено аеродроми (вертодроми) і їх державну реєстрацію, сертифікацію аеродрому, маркування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, приаеродромну територію, будівництво на приаеродромній території, землі аеропортів (аеродромів), наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах, а також повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів та забезпечення громадського порядку в аеропортах;
- 8) встановлено відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації, зокрема фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб-суб'єктів авіаційної діяльності та розміри штрафів за різні порушення;
- 9) захист навколишнього середовища. Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації літаків на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах і впливу фізичних факторів та вживати заходи для зменшення обсягів викидів цих речовин і рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.
- 10) адаптація законодавства України до *acquis communautaire* ЄС: надання уповноваженому органу в галузі цивільної авіації (Державіаадміністрації) більшої незалежності від Міністерства інфраструктури України, утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій [6].

Нова редакція Повітряного кодексу України повинна була дозволити лібералізувати польоти українських авіакомпаній до США, оскільки вони можуть бути віднесені до першої групи компаній Федерального авіаційного агентства.

Проте новий Повітряний кодекс України містив і низку недоліків. Так, на думку фахівців, у кодексі не визначено порядок роботи та пільги для «малої авіації». Попри те, що прийняті зміни спрямовані на врегулювання та захист прав пасажирів, кодекс враховує не всі ситуації, у яких може опинитись пасажир. Зокрема, не визначено компенсацію, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також новий Повітряний кодекс України переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих і нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію. Певною мірою деякі вказані недоліки були виправлені новим підзаконним актом Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30 листопада 2012 р. [7].

Варто звернути також увагу на загальні підходи до розуміння процесів гармонізації національного авіаційного законодавства до законодавства Європейського Союзу, а також питань застосування стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Під час створення національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти увагу питанню співвідношення права й економіки, оскільки економіка впливає на право безпосередньо та опосередкованим шляхом, зокрема через державу, політику, правосвідомість тощо. Необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі зумовлюється економічними потребами. Право виступає як

закріплювач сформованих реальних відносин в економіці, забезпечує їхню стабільність, фіксує їх, а також відповідає матеріальним умовам життя у визначених межах.

Отже, усі повітряні кодекси склали законодавчу основу для розвитку авіації. Кожен із них відповідав певним історичним умовам та реаліям. Новий Повітряний кодекс України 2011 р. спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, його оновлення значно полегшить «відкриття» неба ЄС, США та інших країн для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування України. У нову редакцію Повітряний кодекс України імплементовано окремі норми міжнародного, зокрема європейського, авіаційного законодавства й закладено основи для їх подальшої реалізації шляхом видання відповідних підзаконних актів різного рівня. Разом із приведенням у відповідність чинних нормативно-правових актів це дозволить створити чітку й прозору правову структуру, яка має забезпечити сталий розвиток цивільної авіації України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Тихомиров Ю.А. Кодекс в системе законодательных и иных правовых актов / Ю.А. Тихомиров, Е.А. Юртаева // Журнал российского права. – 1997. – № 4. – С. 14-19.
2. Воздушный кодекс Союза ССР : Указ Президиума ВС СССР от 11 мая 1983 г. № 9275-X [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc ;base=LAW ;n=2434>.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. : документ ICAO // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
4. Грабовська Г.М. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту / Г.М. Грабовська // Транспортне право в XXI столітті : матеріали III Міжнародної наукової конференції (м. Київ, 21 лютого 2013 р.) / Національний авіаційний університет. – К. : Комп'ютерпрес, 2013. – С. 373.
5. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
6. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 29. – Ст. 123.
7. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : Наказ Міністерства інфраструктури України від 30 жовтень 2012 р. № 735 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 4. – С. 303. – Ст. 136.

REFERENCES

1. Tikhomirov Y.A. “Code in the System of Legislative and Other Legal Acts” / Y.A. Tikhomirov, E.A. Yurtaeva // *Zhurnal rossiyskogo prava*. – 1997. – № 4. – P. 14-19.
2. “Air Code of the USSR” : approved by the Decree of the Presidium of the USSR Supreme Soviet of May 11, 1983 № 9275-X [Electronic resource]. – Access mode : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc ;base=LAW ;n=2434>.
3. “Convention on International Civil Aviation of 07.12.1944” : Document ICAO // *Ofitsiyniy visnik Ukraine*. – 2004. – № 40. – Art. 2667.
4. Hrabovska H.M. “Features of Legal Regulation of Air Transport” / H.M. Hrabovska // *Transportne pravo v XXI stolitti* : materials III the International scientific conference (Kyiv, National aviation university, in 21.02.2013). – Kyiv : Komp'yuterpres, 2013. – P. 373.
5. “Air Code of Ukraine of 05.04.1993” [Electronic resource]. – Access mode : <http://zakon.rada.gov.ua>.

6. “Air Code of Ukraine” : Law of Ukraine of 19.05.2011 p. // *Vidomosti Verkhovnoy Radi Ukraine*. – 2011. – № 29. – Art. 123.
7. “On Approval of Rules of Air Transportation of Passengers and Baggage” : Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine № 735 of 11.30.2012 // *Oficiyniy visnik Ukraine*. – 2013. – № 4. – P. 303 – Art. 136.

УДК 341.63 (4)

**ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧУВАЛЬНОГО ЗАХОДУ
«ANTI-SUIT INJUNCTION» У МІЖНАРОДНОМУ КОМЕРЦІЙНОМУ АРБИТРАЖІ
В УКРАЇНІ, ВРАХОВУЮЧИ ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН**

Руденко О.В., слухач магістратури

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
вул. Володимирська, 60, м. Київ, Україна
oleksandr.rudenko@gmail.com*

Статтю присвячено вивченню забезпечувального заходу «anti-suit injunction», який у науці має різні назви; дослідженню його історичних витоків, порядку застосування в арбітражному розгляді зарубіжних країн; аналізу доцільності застосування такого заходу в міжнародному комерційному арбітражі в Україні.

Ключові слова: забезпечувальні заходи, «anti-suit injunction», антипозовні забезпечувальні заходи, міжнародний комерційний арбітраж, стримуючі заходи, попередні заходи.

**ОТНОСИТЕЛЬНО ПЕРСПЕКТИВ ПРИМЕНЕНИЯ ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНОЙ МЕРЫ
«ANTI-SUIT INJUNCTION» В МЕЖДУНАРОДНОМ КОММЕРЧЕСКОМ АРБИТРАЖЕ
В УКРАИНЕ, УЧИТЫВАЯ ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН**

Руденко А.В.

*Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко
ул. Владимирская, 60, г. Киев, Украина
oleksandr.rudenko@gmail.com*

Статья посвящена изучению обеспечительной меры «anti-suit injunction», которая в науке имеет различные названия; исследованию его исторических истоков, порядка применения в арбитражном рассмотрении зарубежных стран; анализу целесообразности применения такой меры в международном коммерческом арбитраже в Украине.

Ключевые слова: обеспечительные меры, «anti-suit injunction», антипоисковые обеспечительные меры, международный коммерческий арбитраж, сдерживающие меры, предварительные меры.

**ON THE PROSPECTS OF APPLICATION OF «ANTI-SUIT INJUNCTION» INTERIM
MEASURE IN INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION IN UKRAINE
BASED ON EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES**

Rudenko O.V.

*Taras Shevchenko national university of Kyiv, str. Volodymyrska, 60, Kyiv, Ukraine
oleksandr.rudenko@gmail.com*

The article is devoted to the analysis of such interim measure as “anti-suit injunction”, which in science has different names, the study of its historical origins, the application of arbitration in foreign countries and to analyze the feasibility of such a measure in international commercial arbitration in Ukraine. The general idea of the article is study of one of the most effective measures to withhold any encumbrances against arbitration, which is widely used in foreign countries – “anti-suit injunction” and possibility of its implementation in international commercial arbitration in Ukraine. The author illustrates that scientific legal literature gradually develops the idea of possibility of application of “anti-suit injunction” in