

вдосконалення на інституційному та технологічному рівнях мають перебороти негативні тенденції розвитку виробничого комплексу в бік зменшення ресурсо - та енерговитрат. По-друге, необхідно забезпечити таку систему управління і технологічної підтримки, яка б не дала можливості посилити техногенний тиск на довкілля тоді, коли виробництво почне нормально функціонувати.

#### *Література*

1. Туниця Т. Ю. Збалансоване природокористування: національний і міжнародний контекст: підруч. / Т. Ю. Туниця. – К.: Знання, 2008. – 300 с.
2. Білявський Г. О. Основи екології: навч. посіб. / Г. О. Білявський. – К.: Либідь, 2006. – 408 с.
3. Туниця Т. Ю. Економічна політика збалансованого природокористування у контексті глобалізаційних процесів: навч. посіб. / Т. Ю. Туниця. – К.: Знання, 2008. – 120 с.
4. Данилишина Б. М. Природно-ресурсна сфера України: проблеми сталого розвитку і трансформацій: навч. посіб. / Б. М. Данилишина. – К.: Нічлава, 2006. – 704 с.

УДК 34:[656.7.01:061.25 ІКАО](477)(043.2)

**Роман О. О.**, студент,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Юлдашев С.О., д.ю.н.

### **ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ СТАНДАРТІВ ІКАОУ ПРАВОВИЙ ПРОСТІР УКРАЇНИ**

Основна інституція, що регламентує діяльність цивільної авіації в усьому світі, – це міжнародна організація цивільної авіації, діяльність якої спрямована на розробку та дотримання основних авіаційних законів (правил). Якщо країна є членом ІКАО, то її національні нормативні акти не повинні суперечити міжнародним. Однак на практиці країна не завжди цілком або навіть частково дотримується правил, встановлених ІКАО.

Вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) став першим кроком, з якого розпочався вихід національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаційних перевезень та авіаційних робіт.

Проблема полягає в тому, що всі правила і норми ІКАО поширюються лише на її членів, однак не в межах усього світу. Крім того, деякі положення ІКАО не мають обов'язкового характеру. Відповідно до Чиказької конвенції стандарти ІКАО є обов'язковими для виконання, а рекомендованої практики країни-члени повинні намагатися дотримуватися [1]. Отже, очевидним є те, що рекомендована практика є

необов'язковою за своєю природою.

В ІКАО зазначають, що належний контроль у сфері авіаційної безпеки має забезпечувати держава, у тому числі й під час перевірок. При цьому Чиказька конвенція 1944 р. визначає, що держава може у будь-який момент відмовитися від додержання одного, декількох чи всіх SARPS, будь-якого із Додатків до Чиказької конвенції, просто повідомивши про це, без жодних ускладнень чи обтяжень.

Відсутність чіткого примусу дотримання міжнародних правил авіаперевезень призводить до зменшення взаємодії із висококваліфікованими фахівцями і документами міжнародної організації, наслідком чого є деградація національних авіаційних відомств у вигляді низького професіоналізму та стрімкого зростання корупції. Окреслена тенденція прослідковується і на ринку України.

Інколи держави ініціюють перевірки в інших державах стосовно імплементації окремих правил ІКАО. Держава-ініціатор повинна мати велику політичну вагу і надзвичайно привабливий власний ринок авіаперевезень, що дозволяло б їй розраховувати на згоду більшості чи навіть усіх держав-контрагентів за двосторонніми домовленостями про авіаперевезення добровільно поступитися власним суверенітетом, вимогами власного права та практики і виконати вимоги ініційованої нею програми перевірки.

Така практика була застосована США з метою оцінки внутрішнього забезпечення організації і правового супроводження роботи національного відомства цивільної авіації на рівні, якого вимагають SARPS ICAO [3].

Важливим фактом такої перевірки, як виявилось пізніше за результатами проведеного аудиту ІКАО, було те, що самі Сполучені Штати не відповідали тим критеріям, що перевірялися ними в інших країнах [2]. Отже, можна зробити висновок, що країни в такий спосіб створюють переваги для власних авіакомпаній у конкуренції з іноземними авіакомпаніями за обслуговування маршрутів.

Правила ІКАО стають обов'язковими в межах регіональних угруповань. Досить чітко ця тенденція прослідковується в ЄС. Більшість стандартів ІКАО відображено у відповідних правилах Євросоюзу. Крім того, ЄС та ІКАО співпрацюють у сфері здійснення перевірок, інспекцій у сфері забезпечення авіаційної безпеки, що дозволяє оптимально використовувати обмежені ресурси й уникнути дублювання зусиль, пов'язаних із перевірками.

ІКАО має доступ до звітів перевірок, відповідних планів дій, заходів щодо усунення недоліків і термінів їх реалізації. Комісія є виконавчим органом ЄС та володіє контрольними повноваженнями для забезпечення дотримання законодавства, що діє в державах – членах співтовариства у сфері авіаційної безпеки. З огляду на це перевірки з боку ІКАО є непотрібними, хоч і можливими. Отже, ІКАО підтримує прямі відносини з

ЄС.

На сьогодні в Україні необхідно вдосконалювати регулювання процесів в авіаційній галузі. Недостатньо ефективного використання керівництва і інструктивного матеріалу ІКАО з повітряного транспорту, у тому числі з економіки аеропортів і аеронавігаційного обслуговування, з боку як регулюючих органів, так і постачальників послуг, має тенденцію призводити до негативних наслідків для галузі.

Отже, зараз є необхідність імплементації стандартів ІКАО в області регулювання діяльності аеропорту в національні авіаційні законодавства, оскільки останнє має бути не нижче вимог, передбачених міжнародними стандартами. Проблема правових стандартів ІКАО і, отже, того, чому повинні відповідати законодавство і правозастосовна практика держав - членів ІКАО, включаючи Україну, заслуговує поглибленого дослідження. Поліпшення системи державного регулювання в області цивільної авіації і зміцнення співпраці з іншими спеціалізованими міжнародними і регіональними організаціями і далі прокладатимуть шлях до обміну досвідом, кращому використанню міжнародних ресурсів і їх адаптації до конкретних вимог.

#### *Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Міжнародний документ від 07.12.1944 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038)
2. ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (Confidential – Declassified). Final Audit Report of the Federal Aviation Administration of the United States. – Montreal: ICAO, 1999. – 31 p.
3. United States of America, Federal Aviation Administration «International Aviation Safety Assessments (IASA) Program» [Electronic recourse]. – Access mode: [http://www.faa.gov/safety/programs\\_initiatives/oversight/iasa](http://www.faa.gov/safety/programs_initiatives/oversight/iasa)

УДК 351.814.2(043.2)

**Савельєва М. С.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Єршов Є. К., старший викладач

## **СТРУКТУРА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ЦИВІЛЬНИХ СУДЕН**

Цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більшу порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, що особливо виявляється під час виконання перевезень на великі