

Здійснюючи адміністративно – правове регулювання реєстрації цивільних повітряних суден за допомогою такого універсального та дієвого засобу як правова норма, уповноважений орган в галузі цивільної авіації застосовує норми різної юридичної сили, які можна об'єднати за відносно відокремленими відносинами.

У широкому розумінні під дію норм щодо реєстрації підпадають і відносини, пов'язані з перереєстрацією та виключенням з Державного реєстру цивільних повітряних суден в силу певних фактичних обставин, в загальному визначених статтями Глави III Чиказької конвенції та деталізованих ст. 41 Повітряного кодексу України та Правилами реєстрації цивільних повітряних суден в Україні.

Отже, матеріальні та процесуальні норми щодо реєстрації, перереєстрації та виключення з Державного реєстру цивільних повітряних суден за предметом, єдністю цілей і завдань можна об'єднати у відносно самостійний інститут адміністративного права.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944р.).
2. Конституція України від 28.06.96р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30. – Ст. 141.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48 – 49. – Ст. 536.
4. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» від 31.01.2006р. №67 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 475.

УДК 347.82(045)

Юрченко М.В.,
аспірант,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСНОВНІ ВИМОГИ ЄС ЩОДО УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ ПРОСТОРОМ

Підвищення ролі цивільної авіації в національних і міжнародних перевезеннях пасажирів, вантажів і пошти, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях, швидкий розвиток авіаційної техніки тощо – все це вимагає особливої уваги до питань безпеки будь – яких польотів у повітряному просторі, включаючи польоти так званої міжнародної цивільної авіації. Преамбула Чиказької Конвенції 1944 р. проголошує, що держави зобов'язуються вживати всіх заходів, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і впорядкованим чином» (п. 3) [1].

Питанням забезпечення безпеки повітряного руху в межах програми «Єдине небо» було відведено одне з провідних місць під час розробки пакету

нормативних документів для реалізації програми «Єдине Європейське небо». Європейське співтовариство вбачає, що забезпечити безпеку повітряного руху можна лише через організацію на належному рівні контролю за управлінням повітряним рухом у Європі. Після всебічної підтримки Євроконтролем прийняття на початку 2005 року пакету нормативно – правових документів «Єдине небо» й з урахуванням досвіду в цій сфері, забезпечення безпеки повітряного руху в рамках програми «Єдине Європейське небо» було покладено на міжнародну організацію Євроконтроль, яка у березні 2005 року вже отримала 5 мандатів щодо раціонального використання повітряного простору, його організації, функціональних блоків, схем маршрутів, початкового плану польоту, протоколу передачі повітряних повідомлень, а також узгодження рейсів між службам повітряного руху. Забезпечення безпеки повітряного руху спирається на нормативні бази програми «Єдине Європейське небо», яка містить правове підґрунтя для співпраці з ЄС у сфері управління повітряним рухом у Європі. Саме завдяки активній діяльності Євроконтролю червоною ниткою у програмі «Єдине Європейське небо» проходить питання забезпечення безпеки повітряного руху.

Пакет із п'яти регламентів, затверджених ЄС, саме й утворює так зване «Єдине європейське небо» (ЄЕН). Проведення спільної транспортної політики вимагає наявності ефективної авіатransпортної системи, тоді як ефективна експлуатація цієї системи потребує загалом високого рівня безпеки аеронавігаційного обслуговування. «Єдине європейське небо» ґрунтується на наступних актах: а) Регламент (СС) № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року, який встановлює основу для утворення «Єдиного європейського неба»; б) Регламент (ЄС) № 550/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про надання аеронавігаційних послуг у «Єдиному європейському небі»; в) Регламент (ЄС) № 551/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про організацію та використання повітряного простору в «Єдиному європейському небі»; г) Регламент (ЄС) № 552/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року про сумісність Європейської мережі управління повітряним рухом; г) Регламент Комісії (ЄС) № 2096/2005 від 20 грудня 2005 року, який установлює загальні вимоги до надання аеронавігаційних послуг [2, с.69 – 70].

Приєднання до конвенції «Євроконтроль» утворює новий контекст і нову правову ситуацію в плані управління повітряним простором і повітряним рухом (а також стосовно організаційних та функціональних аспектів), складовими компонентами яких є: а) необхідність забезпечення незалежності установ, що надають аеронавігаційні послуги, від органів управління авіаційним транспортом, принаймні стосовно функціонування; б) зобов'язання про «відокремлення функцій та структури» аеронавігаційних служб від адміністрацій аеропортів; в) необхідність забезпечення прозорості фінансових відносин цих служб і забезпечення подання ними фінансової звітності згідно з міжнародними стандартами фінансової звітності; г) необхідність урахувувати, що послуги з управління повітряним простором і повітряним рухом мають надаватися як функція державної влади; г) застосування нових форм нагляду та перевірки послуг із управління повітряним простором і повітряним рухом [2, с. 70].

Держави – члени ЄС мають право визначати правову форму служб управління повітряним простором і повітряним рухом, але аеронавігаційні служби, особливо служби управління повітряним рухом, вимагають функціонального та структурного відокремлення. ЄС особливо наголошує на державному, а не на комерційному аспекті завдань, виконуваних службами повітряного руху. Такі установи, серед іншого, не можуть вільно визначати розмір плати за свої послуги. База витрат для установаження маршрутних зборів визначається згідно з законодавством ЄС і повинна прийматися «Євроконтролем» разом з Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA).

За законодавством ЄС база маршрутних зборів ґрунтується на витратах на обладнання та надання навігаційних послуг установами, які надають аеронавігаційні послуги, а також на витратах на контроль, пов'язаними з ними. Правової можливості фінансувати витрати, не пов'язані з наданням аеронавігаційних послуг, наприклад інвестиції в інфраструктуру аеропортів, з надходжень від маршрутних зборів немає. Такі витрати покриваються з власних доходів аеропортів. Зобов'язання держави – члена ЄС перед «Євроконтролем» полягає в її технічній інтеграції з Центральним управлінням із маршрутних зборів, штаб – квартира якого розташована у Брюсселі, для того, щоб нарахування та сплата маршрутних зборів експлуатантами були включені в загальноєвропейську систему. Слід згадати, що орган, який надає аеронавігаційні послуги, підлягає сертифікації згідно з вимогами, встановленими законодавством ЄС, яке охоплює не лише технічні та експлуатаційні вимоги, а й також вимоги щодо права власності, економічних відносин, організації зайнятості тощо [2, с.71].

Література

1. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года. ICAO Doc. 7300/6 (1980/93). 6 – е издание. Переиздана в ноябре 1993 г.
2. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.