

2. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Aviatsiyna-bezpeka/30042.html>

3. Куренда Л. Д. Окремі аспекти забезпечення інформаційної безпеки Європейського Союзу / Л. Д. Куренда // Правова інформатика. – 2011. – № 3 - 4(31–32).

4. Макаренко Є. А. Політичні доктрини глобальної інформаційної безпеки / Є. А. Макаренко // Теорія і практика переходу до ринку: економіко-правовий, міжнародний та інформаційно-технологічний аспекти: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., 10–12 квітня 2012 р.: тези доп. – Ужгород: ЗакДУ. – С. 11.

5. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws>

6. Соколов А. В. Розвиток інформаційного забезпечення системи державного управління: Автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / А. В. Соколов. – К., 2010. – 20 с.

7. Філіппов А. В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / А. В. Філіппов. – Ірпінь, 2010. – 17 с.

УДК 347.82(477):347.82(061.1ЄС):656.7(043.2)

Т а І. О., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ.
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ВАЮЕЗАЕЗЕЕМІАРОЮІТР
ЕВЕЕЗЕРАІАРОЕАСОСОЗ

Повітряний транспорт є однією з найбільш швидких та динамічно розвинених галузей світового господарства і з кожним роком займає все більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі. І цьому є ряд причин: по-перше, авіація – найшвидший і найзручніший вид транспорту при перельотах на дальні відстані; по-друге, сервіс на авіарейсах у даний час задовольняє потреби користувачів; по-третє, авіаційні компанії мають зручні міжнародні мережі бронювання і резервування. Таким чином, невідворотним стало виникнення особливої групи відносин, пов'язаних із перевезенням повітряними суднами пасажирів та вантажу. Тому сьогодні є досить актуальним питанням саме правового забезпечення міжнародних повітряних перевезень у країнах Європейського Союзу [1. с. 244]. Це питання досліджували такі науковці та фахівці в галузі повітряного права,

як: Ю. М. Колосов, Е. С. Кривчиков, П. В. Саваськов, І. І. Лукашук, а також використані праці західних вчених Бьорлсона К., Моравецького В., Мілда М., Шоукросса К., Черга Б. та інших.

Уперше визначення «повітряне перевезення» було дано у Варшавській конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень у 1929 р., пізніше і в Монреальській конвенції у 1999 р.

Наразі, діє режим повітряних перевезень, який у повітряному праві отримав назву «відкрите небо» і який характеризується наданням повного доступу до ринку повітряних перевезень без обмежень у призначенні перевізників, маршрутів, прав, ємності, частоти, тарифів і спільного використання кодів. Основні елементи та принципи полягають у такому:

- 1) свобода перевізників здійснювати перевезення між будь-яким пунктами країн-членів угоди, включаючи пункти, що знаходяться між пунктами відправлення і призначення, або поза ними, за умови згоди третіх сторін;
- 2) необмежена провізна ємність і частота. Жодних обмежень щодо кількості пунктів призначення. Рівноцінний доступ до нерегулярних перевезень;
- 3) необмежені експлуатаційні права, включаючи зміну літака, тип повітряного судна, яке використовується, спільне використання кінцевих пунктів призначення та змішані права;
- 4) сприятливі конкурентні положення щодо наземного обслуговування, щодо операцій з продажу та відсутності дискримінації в доступі до митних послуг і належно розроблені збори з користувачів;
- 5) ціноутворення з «подвійним відхиленням»;
- 6) спільне використання коду перевізника тієї ж країни, за двосторонньою угодою;
- 7) ліберальні чартерні угоди, коли застосовуються найменш обмежувальні чартерні правила сторін незалежно від початкового пункту рейсу;
- 8) відсутність обмежень на перерахування та переводу валюти;
- 9) обов'язок щодо недискримінаційної експлуатації автоматизованих систем бронювання та доступу до них [2, с. 47].

Що стосується Євросоюзу, то рішення створити єдиний європейський авіаційний ринок стало частиною дій на шляху створення єдиного внутрішнього ринку згідно з Єдиним Європейським Актом. До початку процесу, який у 1993 році призвів до створення єдиного авіаційного ринку, цей ринок у Європі складався з різних національних ринків. Вітчизняні повітряні послуги в межах кожної країни регулювалися національним законодавством [3, с. 189]. Міжнародні повітряні перевезення в Європі базувалися на двосторонніх договорах про повітряні послуги між відповідними країнами. Хоча деякі з угод й були порівняно ліберальними, усі вони містили традиційні обмеження щодо власності та контролю. Європейська Комісія 20 березня 1984 року опублікувала Другий меморандум щодо цивільної авіації, який включав пропозиції щодо застосування правил конкуренції у сфері повітряних перевезень і був спрямований на

лібералізацію існуючих двосторонніх авіаційних угод між країнами-членами. У 1985 р. Європейська Комісія представила Раді Міністрів Білу Книгу щодо завершення формування внутрішнього ринку до 1992 р. «Перший пакет» заходів був прийнятий 14 грудня 1987 р., який застосовувався лише до польотів між країнами-членами ЄС і не поширювався на польоти країн-членів у треті держави та навпаки, а також не застосовувався до національних польотів, тобто до каботажу. Рада Міністрів у червні 1990 року прийняла «Другий пакет» заходів, який набув чинності 11 серпня 1990 р. Пакет рішень, прийнятих у 1992 році, так званий «третій пакет», набув чинності 1 січня 1993 року. У квітні 1997 року кінцевий етап створення спільного ринку авіаперевезень у рамках ЄС був завершений. Були зняті всі обмеження на каботажні перевезення, тобто на ринках 15 держав-членів ЄС були зняті всі обмеження для регулярних польотів авіакомпаній країн-членів. Політика «відкритого неба» стала реальністю. Незалежно від того, де вони базуються, авіаперевізники Євросоюзу отримали можливість безперешкодно літати всередині будь-яких держав-членів Співтовариства. У своїй оцінці Європейська Комісія дійшла висновку, що лібералізація здійснювалася поступово, що Співтовариству вдалося знайти баланс між конкуренцією та контрольними механізмами. [4. с. 12] У 1998 році Європейський Парламент затвердив пропозицію стосовно того, що правила, які регулюють конкуренцію в межах ЄС, мають також застосовуватися й за його межами. В 2000 р. був створений проект угоди між ЄС і 10 країнами Центральної та Східної Європи, а також Кіпром і Мальтою щодо створення Європейського спільного авіаційного простору. Що стосується України, то її інтеграція у Європейський Союз неможлива без створення відповідних національно-правових передумов для її здійснення. Що відноситься до правових засад співпраці між Україною і європейськими співтовариствами, то їх визначають насамперед Угода про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС від 14 червня 1994 року [6, с. 5] та Загальнодержавна програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої Законом України від 18.03.2004 [5, с. 1028], з метою поетапного впровадження в Україні вимог міжнародних і європейських стандартів і створення умов для набуття Україною членства в Спільних Авіаційних Владах країн Європи. Підписання Угоди про асоціацію між Європейським Союзом та Україною планувалося 28 листопада 2013 року, але не відбулося. Політичну частину угоди було підписано 21 березня 2014 року. Економічну частину угоди було підписано 27 червня 2014 року. Саме з огляду на прийняття ряду цих законів та Плану дій Україна – Європейський Союз можна стверджувати, що зміни в повітряному законодавстві України невідворотні.

Можна дійти висновку, що в умовах бурхливого розвитку міжнародні перевезення набувають все більшого значення, а тому правове регулювання транспортних відносин є важливим процесом правового забезпечення.

Література

1. Європейське міжнародне право / Під ред. Ю. М. Колосова, Е. С. Кривчикова. П. В. Саваськова. – М.: «Міжнародні відносини», 2005. – 244 с.
2. Курс Міжнародного права: підручник // В. Л. Толстих. – М.: Волтерс Клівер, 2009. – 1056 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://books.google.com.ua/books?id>.
3. Міжнародне право. Загальна і особлива частина. // Лукашук І. І. – М.: БЕК, 2003. – 189 с.
4. ICAO. Circular. – № 279 – С. 12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kyumu.edu.ua/vmv/v/06/dobidovska.htm>.
5. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. № 1629-IV // Офіційний вісник України. – 2004. – № 15. – С. 1028.
6. Угода про партнерство та співробітництво між Європейськими Співтовариствами та Україною // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 2003. – № 8. – С. 5.

УДК 629.7.073+656.7.08(043.2)

е ь І. О., е е²ге² аМ. С., студенти,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ОТ ОРЕ ЕЗ Е МО РА І І АС
А ОТ ОІЕ С АТА П Ю ІТР С Е

Нині важко уявити собі хоча б одне технічне підприємство, де б керівник не доводив до відома працівників необхідність виконання правил з техніки безпеки. Організацією, яка займає чільне місце в галузі безпеки праці є МОП (Міжнародна організація праці). Вищим органом МОП є Генеральна конференція – міжнародна конференція праці, виконавчим органом якої є адміністративна рада.

В останні роки МОП ухвалила ряд значних міжнародних правових актів, спрямованих на захист працюючих від професійних ризиків. Відповідно до статуту МОП однією з основних задач, покладених на цю організацію, є захист працівників від хвороб, професійних захворювань і нещасних випадків на виробництві.