

загальними вимогами щодо аеронавігаційного обслуговування (Guidance Material for Air Navigation Service Providers compliance with the Common Requirements), Євроконтроль, 2006 рік; 5) Керівництво із проведення оцінки безпеки в системі організації повітряного руху, затверджене наказом Державіаслужби від 05.07.2006 р. № 478; 6) Короткий огляд стосовно питань сертифікації (Synopsis Document), Євроконтроль, видання перше, 2006 рік; 7) ESARR 1 in the Certification and Designation of Service Providers, Євроконтроль, видання перше, 2006 рік [2].

Українська аеронавігаційна система є частиною загальноєвропейської системи, що забезпечує планування використання повітряного простору, його гнучке використання, організацію потоків повітряного руху. За останні роки національна аеронавігаційна система зробила значний крок у своєму розвитку завдяки ефективній роботі фахівців Державіаслужби та Украероруху щодо постійного удосконалення правового забезпечення та відповідності найкращому міжнародному досвіду. Гармонізація повітряного простору України та імплементація європейських вимог сприятиме підвищенню стандартів безпеки польотів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/339>

2. Аеронавігація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/aeronavig/24616.html>

УДК 347.795.4:614.862 (043.2)

Пилипченко А. В., М'ягка Н. М., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Миронець О. М., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Зі здобуттям незалежності наша держава відкрила для себе нові горизонти. Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у 1992 році державного органу регулювання авіаційної діяльності. Була надана свобода ініціативі, створенню нових національних авіакомпаній різних форм власності, що позитивно вплинуло на розвиток ринкових відносин у цивільній авіації. Зросла

кількість перевезень пасажирів, багажу та вантажів повітряним транспортом, регламентація яких здійснюється нормами внутрішньодержавного та міжнародного права.

Провідну роль серед міжнародних організацій займає Міжнародна організація цивільної авіації (далі по тексту – ICAO). На сьогодні вона є однією з найбільших представницьких міждержавних організацій, що мають статус спеціалізованих установ ООН. ICAO існує з 4 квітня 1947 р. Її установчим актом є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 року), яка закріпила широке коло норм, що стосуються принципу забезпечення безпеки цивільної авіації. Країни-учасниці договору зобов'язалися дотримуватися єдиних норм польотів над своїми територіями [1, с. 135].

Також, Чиказька конвенція обумовлює право нерегулярних польотів. Вони відносяться до рейсів, не пов'язаних з регулярним міжнародним повітряним сполученням. Відповідно до ст. 9 вказаної Конвенції кожна з держав-учасниць зобов'язалася надати літакам інших країн таке право за умови, що вона зможе при необхідності вимагати негайну посадку. Ця домовленість значно полегшила міжнародну комунікацію. Крім того, дала значний поштовх розвитку індустрії нерегулярних польотів. З допомогою них стали перевозитися численні вантажі і пошта. Пасажирський потік в основному залишився в рамках регулярних рейсів. Чиказька конвенція 1944 року дозволила створення заборонених зон. Кожна держава отримала право визначати подібні ділянки свого повітряного простору. Заборона може з'явитися через воєнну необхідність або бажання влади забезпечити громадську безпеку. З допомогою цього заходу обмежуються польоти на однаковій основі. Заборонені зони повинні мати розумні межі, які не створювали б перепони для повітряної навігації інших рейсів.

У вересні 1992 року наша держава стала членом ICAO. Верховної Радою України Повітряні кодекси було прийнято 1993 року, а також 19 травня 2011 року.

Як член Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) і держава реєстрації цивільних повітряних суден, розробника та виробника авіаційної техніки, а також експлуатанта, Україна взяла на себе зобов'язання по забезпеченню авіації. Забезпечення безпеки цивільної авіації – комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційну безпеку) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічну безпеку). Ефективне функціонування вказаних заходів нерозривно

пов'язане з належним захистом прав і свобод пасажирів при авіаперевезеннях.

Додаток 17 Чиказької конвенції присвячений безпеці авіаперельотів. Зокрема, захисту міжнародної авіації від актів незаконного втручання. Згідно з цим додатком, кожна держава зобов'язується запобігати пронесення на цивільні повітряні судна вибухових речовин, зброї та інших небезпечних для життя пасажирів речовин і предметів. Для забезпечення безпеки: 1) ведеться контроль доступу в технічних зонах аеропортів; 2) створюються системи впізнання транспортних засобів та осіб; 3) проводяться перевірки анкетних даних пасажирів; 4) ведеться спостереження за переміщенням транспортних засобів і людей до повітряних суден.

Держава повинна вимагати від авіакомпаній не допускати в кабіну пілота сторонніх людей. Перевізники також стежать за речами і особливо за забутими і підозрілими предметами. З моменту проведення огляду повинен забезпечуватися захист пасажирів від недозволеного втручання або контакту з їх багажем. Особливо в цьому сенсі важливі транзитні польоти. Якщо на літаку, що знаходиться у повітряному просторі, сталася позаштатна ситуація (наприклад, захоплення повітряного судна терористами), держава, якій належить судно, зобов'язана повідомити про подію компетентним органам тих країн, у повітряному просторі яких може виявитися захоплений літак. Держави, що підписали Чиказьку конвенцію, зобов'язані утримувати аеродроми і аеропорти таким чином, щоб вони були готові до надзвичайних та позаштатних ситуацій.

Літаки допомогли світу стати глобальним. Сьогодні всього за декілька годин можна облетіти планету. Проте вказане має не тільки позитивні наслідки. Пересування людей з одного кінця Землі до іншого вже не раз ставало причиною поширення епідемій. Багато хвороб, характерних для певного регіону планети, стають набагато небезпечнішими, коли потрапляють у більш сприятливе середовище. Саме тому, згідно з Чиказькою конвенцією 1944 року, країни-учасники зобов'язані запобігати поширення епідемій по повітрю. У першу чергу ведеться мова про: холеру, тиф, віспу, чуму, жовту лихоманку і т.д. [2].

Як держава-учасниця Чиказької конвенції, Україна зобов'язана забезпечувати безпеку цивільної авіації відповідно до міжнародних вимог. На сьогоднішній день вітчизняна нормативно-правова база у цій галузі відповідає Стандартам та Рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації. Проте перед нашою

державою ще стоїть ряд вимог, дотримання яких є безумовною вимогою ІСАО та необхідністю для розвитку і процвітання авіаційної галузі в Україні.

Література

1. Міжнародне право: навч. посіб. / за ред. М. В. Буроменського. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 336 с.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038

УДК 351.814(477) (043.2)

Прокоф'єва М. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Толкачова І. А., к.ю.н.

ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

В Україні існує та діє єдина транспортна система, що повинна відповідати всім вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки країни. Головною метою державного управління в транспортній сфері є своєчасне, повне та якісне задоволення потреб усього населення в перевезеннях, потреб оборони держави, захист її прав під час транспортного обслуговування, а також безпечне функціонування транспорту.

Транспорт – це комплексна галузь народного господарства, покликана забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки економічної сфери і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях [2].

Управління транспортом регулюється різноманітними нормативно-правовими актами: законами, кодексами, статутами та положеннями про окремі види транспорту. Згідно зі ст. 4 Закону України «Про транспорт» державне управління в галузі транспорту здійснюють Міністерство транспорту України, органи місцевого самоврядування та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Органи управління транспортом сприяють органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно з ними здійснюють програми захисту навколишнього природного середовища, розробляють і проводять узгоджені заходи для