

розвиток міжнародного повітряного права. Авіація утворених на теренах колишнього СРСР держав, а також їх численні приватні авіакомпанії вийшли на міжнародні авіаційні ринки, що спричинилося до укладення великого масиву міжнародних двосторонніх та багатосторонніх угод щодо правового регулювання питань використання повітряного простору, включаючи й повітряний простір України.

Наступним важливим уніфікаційним кроком цього етапу стало прийняття 28 травня 1999 року Дипломатичною конференцією з повітряного права нової Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень – «Монреальської конвенції 1999 р.», яку ратифікувало за станом на вересень 2003 року 32 держави (набула чинності 3 листопада 2003 року). Монреальська конвенція замінила складну і громіздку «Варшавську систему», яка охоплює: Варшавську конвенцію 1929 р., Гаазький протокол 1955 р. до Варшавської конвенції 1929 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. до Варшавської конвенції 1929 р., Монреальські протоколи 1975 р. до Варшавської конвенції 1929 р., Монреальську угоду 1966 р. до Варшавської конвенції 1929 р.

«Прийняття Монреальської конвенції 1999 р., - як зазначає Ю.М. Малєєв, - не просто «технічне» питання уніфікації документів ускладненої «системи», яка вже стала втрачати ознаки системності. Це відповідає і новим реаліям у сфері міжнародних повітряних перевезень».

З кінця минулого століття процес інтеграції Європи почав поширюватися і на повітряний простір. Мова йде про проект «єдиного європейського неба», запропонований Євросоюзом і підтриманий провідними європейськими авіакомпаніями – «British Airways», «Air France» і «Lufthansa». Починаючи з 1 січня 1993 року в рамках Європейського союзу встановлено багатосторонній правовий режим, що скасував усі попередні двосторонні домовленості держав-учасниць Євросоюзу з питань діяльності повітряного транспорту, встановивши таким чином для їх авіаперевізників «відкрите небо».

УДК 35.084.9:629.73(043.2)

Горбатюк Я. В., к.ю.н.,
Масло Н. М., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВ В СФЕРІ АВІАЦІЇ

Авіаційний транспорт є важливою складовою єдиної транспортної системи. Специфіка цього виду транспорту (швидкість, комфортність)

зумовлює його пріоритетний подальший розвиток. Не виникає сумнівів, що саме тому ця сфера вимагає наявності спеціально підготовленого персоналу.

В Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944, Додаток 1) визначено, що до тих пір, поки повітряні перевезення неможливо буде здійснювати без пілотів та іншого авіаційного й наземного персоналу, основною гарантією ефективності і безпеки польотів завжди буде служити їх кваліфікація, вміння та рівень їх професійної підготовки. Адекватна система підготовки персоналу та видачі свідоцтв сприяє зростанню довіри між державами, що робить можливим міжнародне визнання і прийняття кваліфікації та свідоцтв особового складу і зміцнює віру в авіацію з боку пасажирів. Підготовка авіаційного персоналу з обслуговування цивільного повітряного судна, тісно пов'язана з кваліфікацією персоналу і впливає на елементи кадрової політики пов'язані з процесами підбору та найму, мотивації та планування кар'єри працівників авіаційної галузі [1, с. 5-6].

У нормативних документах України, прийнятих до 2011 року, авіаційний персонал розуміється як особовий склад авіаційного підприємства, організації, підрозділу, командно-керівний склад, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою. Це насамперед Повітряний кодекс України 1993 р., а також накази спеціально уповноваженого органу виконавчої влади «Про затвердження Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів» 1996 р., «Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України» 2000 р., «Про затвердження Правил сертифікації аеропортів» 2004 р., «Про затвердження Інструкції про порядок перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту» 2005 р., «Про затвердження Положення про службу авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта» 2005 р., «Про затвердження Правил сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки» 2005 р., «Про затвердження Правил сертифікації служб авіаційної безпеки в Україні» 2006 р. та інші.

Прийнятий у 2011 році Повітряний кодекс України в п. 9 ст. 1 встановив, що авіаційний персонал складається з осіб, які: а) пройшли спеціальну професійну підготовку, б) мають відповідне свідоцтво, в) здійснюють льотну експлуатацію, г) технічне обслуговування повітряних суден, д) організацію повітряного руху, е) технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження [2].

Перераховані ознаки, по-перше, конкретизували сферу функціонування авіаційного персоналу, по-друге, значно її звузили порівняно з раніше діючими нормативними положеннями.

За цими ознаками детермінуються шість груп працівників сфери

цивільної авіації: 1) пілот (командир) повітряного судна; 2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху), 3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден; 4) члени випробувального екіпажу; 5) член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник); б) диспетчер із забезпечення польотів [4, с. 9-10].

Серед найбільш значних і впливових факторів на якість підготовки фахівців авіаційної галузі з боку регулюючих органів слід відмітити: концепції, стандарти та рекомендації ІКАО у галузі підготовки авіаційних спеціалістів; програми навчання для фахівців з технічної обслуговування цивільного повітряного судна на основі Об'єднаних авіаційних вимог (JAR) та Федеральних авіаційних вимог (FAR), стандартів якості та управління якістю навчання авіаційних спеціалістів на базі стандарту ISO 9001 та національних стандартів підготовки фахівців авіаційної галузі [3, с. 248].

Враховуючи задекларований курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, пріоритетним повинно стати впровадження заходів по адаптації нормативно-правової бази авіаційного транспорту України до відповідності стандартам ЄС [5].

Таким чином, першочерговим завданням на цьому шляху є прийняття нової редакції Повітряного Кодексу України, яким повинно бути врегульовані питання, пов'язані з професійною підготовкою персоналу, забезпеченням організації та виконанням польотів, забезпеченням льотної придатності повітряних суден, формуванням корпоративної культури експлуатанта. Передусім, це встановлення норм і правил на рівні сучасних вимог Міжнародної організації цивільної авіації.

Література

1. Приложение 1 Конвенции о международной гражданской авиации «Стандарты и Рекомендуемая практика по выдаче свидетельств авиационному персоналу» (восьмое издание) // ИКАО, 1998. – С. 5-6.

2. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

3. Гребеніков О. Г. Шляхи підвищення якості підготовки авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден / О. Г. Гребеніков, М. М. Орловський, О. М. Столярчук // Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии. – 2015. – № 69. – С. 247-251.

4. Гусар О. А. Авіаційний персонал: оновлення поняття / О. А. Гусар // Юрид. вісн. «Повітр. і косм. Право»: Наук. пр. Нац. авіац. ун-ту. – 2014. – № 1. – С. 9-15.

5. Кравченко М. Правове регулювання діяльності авіаційних підприємств у галузі цивільної авіації України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/25_NPM_2009/Pravo/51506.doc.htm