

Україна, починаючи з моменту набуття незалежності, безпосередньо приєдналася до міжнародної співпраці у галузі безпеки цивільної авіації. Беручи до уваги основні міжнародні конвенції (Токійська, Гаазька, Монреальська) у даній галузі в 2002 році було розроблено Закон України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації". Наша країна тісно співпрацює з Міжнародною організацією цивільної авіації.

У Національному авіаційному університеті функціонують Європейський навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки по підготовці фахівців з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден, діяльність яких спрямована на підвищення рівня безпеки функціонування цивільної авіації.

Література

1. Дроздов С. Воздушные пираты страны советов / С. Дроздов // Авиация и время: Авиационный журнал Украины.– 2009.– № 2.– С. 29 – 32.
2. Суровцев С. Противостоят воздушному терроризму / С. Суровцев // Воздушный флот.– 2007.– №30.– С.7 – 8.

УДК 347.821.4(043.2)

Вітюк К.О.,
студентка,

Інституту екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м.Київ

Закревська О.Г.,
студентка,

Інституту екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м.Київ
Науковий керівник: Чабах О.М., старший викладач

ПРИНЦИПИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ

Міжнародно-правове регулювання повітряного простору веде свій початок з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року, що закріпила принцип суверенітету держави на повітряний простір, що знаходиться над його сухопутною і водною територією.

Ухваленню Паризької конвенції 1919 передувала наукова розробка проблеми правового режиму повітряного простору, в рамках якої були висловлені дві теорії: "свободи повітря" і суверенітету держави на по-

вітряний простір. Найбільш повне обґрунтування першої теорії належить французькому вченому П. Фошілю, другий – голландському науковцю Лайкламе Найхольту.

У 1946 році між США і Великобританією було укладено Угоду "бермудського типу", що передбачає можливість комерційної діяльності в обсязі п'яти "свобод повітря". Свою назву Угода отримала за місцем його укладення – на Бермудських островах. У 1977 році воно було переглянуто і замінено новим, який отримав назву "Бермуди-2". У ньому детально розроблена схема залежності між частотою руху, наданими сторонами ємностями і можливостями використовувати відповідні договірні лінії. У 1959 році Європейська конференція цивільної авіації прийняла Типові положення адміністративного і технічного характеру – так званий Страсбурзький типовий проект.

Міжнародне повітряне право – сукупність принципів і норм, що регулюють відносини між державами з приводу використання повітряного простору та організації міжнародних повітряних сполучень. Міжнародне повітряне право як галузь міжнародного права ґрунтується на загальних принципах міжнародного права. Разом з тим у систему норм повітряного права входять і спеціальні принципи і норми, які безпосередньо регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації в цілому.

Основним (першим) спеціальним принципом є принцип повного і виняткового суверенітету держави над її повітряним простором. З точки зору юридичної природи повітряного простору його можна поділити на два види: суверенний повітряний простір, міжнародний повітряний простір. До першого виду належить простір, що знаходиться над територією суверенної держави, другий вид – повітряний простір над відкритим морем, міжнародними протоками і Антарктикою.

Щодо другого виду повітряного простору діє принцип свободи польотів повітряних суден усіх держав. Це – другий спеціальний принцип. Однак даний принцип передбачає і певні обов'язки держав, суть яких полягає в утриманні від будь-яких дій, що можуть несприятливо відбитися на користуванні свободою польотів іншими державами. Зокрема, повітряні судна, що пролітають в міжнародному повітряному просторі, повинні дотримуватися правил польотів, рекомендовані ІКАО.

Третім спеціальним принципом міжнародного повітряного права є принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації. З одного боку, забезпечення технічно надійної експлуатації авіаційної техніки, з іншого – боротьба з незаконними актами втручання в діяльність цивільної авіації.

Як уже згадувалося, що міжнародне повітряне право як галузь

міжнародного права ґрунтується на загальних принципах міжнародного права. Разом з тим у систему норм повітряного права входять і спеціальні принципи і норми, які безпосередньо регулюють діяльність міжнародної авіації в цілому. Принцип виняткового і повного суверенітету держав над їх повітряним простором. Цей принцип отримав закріплення як в міжнародних угодах (ст. 1 Чиказької конвенції 1944 р.), так і в законодавстві різних країн. Основний зміст принципу суверенітету над повітряним простором полягає в тому, що "держави самостійно встановлюють правовий режим використання свого повітряного простору". Принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі. Всі повітряні судна під час свого перебування в міжнародному повітряному просторі підпорядковуються юрисдикції лише держави своєї реєстрації. Однак свобода польотів у міжнародному повітряному просторі не означає, що держави та їх повітряні судна вільні від дотримання певних правил і вимог, закріплених у міжнародних угодах або в регламентах ІКАО.

Принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації. Відповідно до цього принципу держави зобов'язані: а) вживати заходів щодо забезпечення технічної надійності авіаційної техніки, аеропортів, допоміжних служб та повітряних трас, б) вести боротьбу з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Підводячи підсумок, можна зазначити наступне: міжнародне повітряне право є галуззю сучасного міжнародного права, його складова частина, яка встановлює режим повітряного простору і регулює відносини між суб'єктами міжнародного права з приводу використання цього простору та організації міжнародних повітряних сполучень. Визначення міжнародного повітряного права має дискусійний характер, а саме, деякі автори вважають, що міжнародне повітряне право регулюють використання повітряного простору виключно цивільною авіацією, у той час як інші вважають, що використання військової авіації також входить в предмет регулювання міжнародного повітряного права.

Література:

1. Колосов Ю.М. Борьба за мирный космос: Критика буржуазных теорий космического права.— М.: Междунар. отношения, 1968.— 127 с.
2. Колосов Ю.М. Международное право: Учебник. / отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов.— М.: Международные отношения, 1999.— 720 с.
3. Дахно І. І. Міжнародне приватне право – Навчальний посібник. К.: МАУП, 2004.— 310 с.

Водоласкова К.Ю.,
провідний фахівець,
тендерно-договірний
відділ державного підприємства
"міжнародний аеропорт "Бориспіль", м. Бориспіль
Науковий керівник: Бородин І.Л., д.ю.н., професор

ЗАКУПІВЛІ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИХ РЕСУРСІВ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Міжнародне повітряне право є галуззю міжнародного права, що регулює відносини між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів. Предметом регулювання міжнародного повітряного права є насамперед правопорядок, взаємовигідне використання повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів [1].

Цивільна авіація як складова єдиної транспортної системи вирішує завдання щодо організації міждержавних транспортних зв'язків, задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в авіаційних перевезеннях і роботах як на території України, так і за її межами. Саме тому Україна має конкурувати з провідними країнами, які мають потужні позиції у світовій авіаційній галузі.

На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України є, зокрема, зношеність основних фондів (60%), невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам (65%), відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій (30%), відсутність державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем, втрати керованості інвестиційною на транспорті (60%), недостатня модернізація парку повітряних суден (65%) [2].

Серйозними недоліками в цивільній авіації в Постанові Кабінету Міністрів України "Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації" № 1587 від 28.12.1996 названо, зокрема, старіння та економічна неефективність парку повітряних суден; неможливість оновлення парку високоефективними і конкурентоспроможними літаками [3]. Реалізації стратегії щодо покращення матеріально-технічних ресурсів цивільної авіації, наприклад, повітряного судна, здійснюється через механізм здійснення державних закупівель товарів, робіт та послуг за державні кошти відповідно до