

– технічне регулювання вимог до авіаційної техніки та наземної інфраструктури;

– правове регулювання вимог до авіаційного персоналу щодо рівня їх кваліфікації, досвіду роботи та стану здоров'я, тощо.

Оскільки діяльність авіаційного транспорту відрізняється чи не в найбільшому застосуванні єдиних міжнародних вимог, процеси правового регулювання одночасно відбуваються як на міжнародному, так і на національному рівнях.

Робота, направлена на адаптацію національних нормативно-правових актів до європейських стандартів, проходить дуже повільними темпами. Ситуація, яка склалася з нормативно-правовим забезпеченням діяльності авіаційних підприємств в Україні, значно впливає на рівень забезпечення безпеки польотів, який і так є не досить високим.

Провідні вітчизняні авіаційні перевізники не достатньо відповідають сучасним вимогам світового авіаційного співтовариства, наслідком чого є низька конкурентоспроможність наших компаній на ринку авіаційних перевезень в Україні та світі. Так, система нагляду за безпекою польотів в Україні не визнана на міжнародному рівні, за умов негайного "відкриття неба" українські перевізники не готові на рівних конкурувати з іноземними авіакомпаніями, які збільшують свою присутність на ринку країни. Жорсткого правового регулювання потребують відносини у сфері підготовки авіаційного персоналу. Діючий Повітряний кодекс України, неспроможний врегулювати відносини між суб'єктами авіаційної галузі в сучасних економічних умовах. Нормативно-правові акти розроблені на основі Повітряного кодексу України значно краще справляються з задачею регулювання відносин в авіаційній галузі, але також мають певні вади, які в свою чергу гальмують процеси розвитку авіації в Україні. [3]

За останні 3 – 4 роки поступово розпочався процес адаптації українського законодавства у сфері авіаційної галузі до європейських стандартів. Українська авіаційна влада спільно з експертами Європейського контролю (ЄК) розробили паспорт проекту "Забезпечення безпеки польотів в Україні", початок реалізації якого розпочато з січня 2007 року та який став першим проектом в Україні, що реалізовуватиметься у рамках технічної та експертної допомоги за програмою Європейського Союзу "TWINNING".

Отже, першочерговим завданням на цьому шляху є внесення змін до 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. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради.– 2003.– №18, № 119-20.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради.– 2011.– № 48-49.– ст. 536.
3. Безпека авіації / [В. П. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін.] ; за ред. В. П. Бабака.– К.: Техніка, 2004.– 584 с.
4. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 р. // Відомості Верховної Ради.– 2003.– № 55.– ст. 421.

УДК 65.011.3:629.73 (043.2)

Підпригора М.С.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Корчак Н. М., к.ю.н., доцент

ОЦІНКА СТУПЕНЯ РИЗИКУ ВІД ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Цивільна авіація – це авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях.

Вона задовольняє потреби держави і громадян у перевезенні пасажирів, багажу, вантажів і пошти; виконанні авіаційних робіт в різних галузях економіки (сільському господарстві, будівництві, для охорони лісів, обслуговування експедицій, тощо); наданні медичної допомоги населенню і проведення санітарних заходів; експериментальних і науково-дослідних роботах; навчальних, культурно-просвітніх і спортивних заходах; пошуково-рятувальних і аварійно-рятувальних роботах; наданні допомоги у разі стихійних лих.

Державне управління цивільною авіацією здійснюється через Державну авіаційну адміністрацію України (далі – Державіаслужба).

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом

виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного органа у системі центральних органів виконавчої влади щодо забезпечення реалізації державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Закон України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" від 5.04.2007 року (далі – Закон) регулює відносини, пов'язані зі здійсненням державного контролю у сфері господарської діяльності, в тому числі і в галузі цивільної авіації.

В частині 2 статті 5 вказаного Закону встановлено, що орган державного нагляду (контролю) визначає у віднесеній до його відання сфері критерії, за якими оцінюється ступінь ризику від здійснення господарської діяльності. Залежно від ступеня ризику визначається періодичність проведення планових заходів державного контролю. Такі критерії та періодичність проведення планових заходів, затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Ризик – це кількісна міра небезпеки, що враховує ймовірність виникнення негативних наслідків від здійснення господарської діяльності та можливий розмір втрат від них.

До критеріїв оцінки ступеня ризику належать:

1) експлуатаційний та технічний стан авіаційної техніки; аеродромів і аеропортів; обладнання, комунікацій та споруд технічних систем забезпечення управління повітряним рухом;

2) можливість виникнення авіаційних подій та інцидентів, рівень складності ліквідації їх наслідків, аварійно-рятувального обслуговування, пошуку і рятування;

3) рівень підготовки авіаційного персоналу;

4) рівень забезпечення експлуатантами авіаційної безпеки та безпеки польотів;

5) ступінь імовірності виникнення факторів ризику та зумовлених ними негативних наслідків для людей, які перебувають в аеропортах, на аеродромах та в повітряних суднах;

6) рівень спроможності забезпечення експлуатантом дотримання сертифікаційних вимог;

7) наявність ресурсного потенціалу, необхідного для запобігання виникненню і локалізації наслідків надзвичайних ситуацій, зменшення обсягу пов'язаних з ними збитків та їх компенсації;

8) ступінь важливості об'єкта для національної безпеки та забезпечення життєдіяльності населення.

Відповідно до пункту 3 Постанови Кабінету Міністрів "Про затвер-

дження критеріїв оцінки ступеня ризику від провадження господарської діяльності у галузі цивільної авіації та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)" від 8.10.2008 р. (далі – Постанова) встановлено два ступені ризику – високий та середній.

У пункті 4 Постанови зазначено, що до суб'єктів господарювання з високим ступенем ризику належать: 1) експлуатанти авіаційної техніки – авіаційні підприємства і авіаційні компанії, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів (у тому числі небезпечних), багажу, пошти, виконують авіаційні роботи, які характеризуються можливістю виникнення авіаційних подій внаслідок неправильних дій чи бездіяльності авіаційного персоналу, метеорологічних умов; 2) суб'єкти господарської діяльності, що забезпечують функціонування аеродромів та аеропортів; 3) провайдери з обслуговування повітряного руху, що здійснюють його організацію, радіотехнічне та метеорологічне забезпечення під час польотів повітряних суден на маршруті і в районі аеродрому. Планові заходи, пов'язані з державним наглядом (контролем) за діяльністю суб'єктів господарювання з високим ступенем ризику, здійснюються з періодичністю один раз на півтора року.

Відповідно до пункту 5 Постанови до суб'єктів господарювання із середнім ступенем ризику належать навчальні центри цивільної авіації, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу та підприємства, що здійснюють технічне обслуговування авіаційної техніки. Щодо них планові заходи, пов'язані з державним наглядом (контролем) здійснюються один раз на три роки.

Можливі також позапланові заходи державного нагляду (контролю), що здійснюються за наявності передбачених законом підстав.

Отже, насамкінець варто наголосити, що цивільна авіація є галуззю із підвищеним рівнем небезпеки. Тому, на підставі статті 5 Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" з метою проведення оцінки рівня небезпеки для життя і здоров'я населення, навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України встановив критерії оцінки ступеня ризику від провадження господарської діяльності. В залежності від ступеня ризику визначається сам механізм та періодичність державного нагляду (контролю) за здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації.

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 48-49.– Ст. 536.

2. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 5.04.2007 р. // Відомості Верховної Ради України.– 2007.– №29.– Ст.389.

3. Про затвердження критеріїв оцінки ступеня ризику від провадження господарської діяльності у галузі цивільної авіації та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю): Постанова Кабінету Міністрів України від 8.10.2008 р. // Офіційний вісник України.– 2008.– №73.– С. 111.– Ст. 2453.

4. Транспортне право України. Підручник / Гіжевський В.К., Демський Е.Ф., Мілашевич А.В.– К: Атіка, 2010.– 200 с.

УДК: 346.1:656.7(043.2)

Пінчук О.Б.,
студентка,

Юридичний інститут
Національний авіаційний університет, Київ
Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

СУБ'ЄКТИ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Серед суб'єктів господарського права найважливіше місце належить підприємству як організаційно правовій одиниці господарювання. Основним нормативним актом, що регулює господарську діяльність підприємств є Господарський кодекс України, який визначає види та організаційні форми підприємств, правила їх створення, реєстрації, реорганізації та ліквідації та здійснення ними підприємницької діяльності при переході до ринку [5]. Згідно зі ст. 62 Господарського кодексу України, підприємство – самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентними органами державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної; торговельної; іншої господарської діяльності в порядку, передбаченому цим Кодексом та іншими законами [1]. Наведені нами положення Господарського кодексу поширюються і на суб'єктів господарської діяльності в сфері авіації.

В чинному Повітряному кодексі відсутнє визначення поняття "суб'єкта господарської діяльності в галузі авіації". Проте законодавець дає визначення суб'єкта авіаційної діяльності, яким являються фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої

підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації [2, ст. 1].

Беручи до уваги вище викладене, можна зазначити, що правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається експлуатацією, технічними обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки та одержала ліцензію, якщо це передбачено чинним законодавством [4].

До суб'єктів авіаційної діяльності законодавець відносить: авіаційне підприємство, аеропорт, аеродром, експлуатант, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України "Украерорух" [3, п. 1.4.1].

Державне підприємство обслуговування повітряного руху України "Украерорух" на сьогодні діє цілком самостійно, його основними завданнями якого є: організація повітряного руху; обслуговування повітряного руху, організація і менеджмент повітряного простору й організація потоків повітряного руху в повітряному просторі ОПР України; організація радіотехнічного й електротехнічного забезпечення обслуговування повітряного руху та виконання польотів; забезпечення діяльності та розвитку підрозділів Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху; організація аварійного сповіщення й участь у проведенні пошуково-рятувальних робіт; надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору; модернізація і розвиток аеронавігаційної системи України.

Серед суб'єктів господарювання в сфері авіації виокремлюються аеродроми та аеропорти. Відповідно до ст.1 Повітряного кодексу, аеродром – поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден [2]. До аеродрому відноситься ділянка, де знаходиться злітно-посадкова смуга, диспетчерську службу, радіолокатори, систему злету та посадки, служби, які обслуговують повітряний рух на маршруті, засоби зв'язку, навігації, спостереження та інші.

Повітряний кодекс визначає аеропорт як комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання [2]. За своїм призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні. Міжнародний аеропорт повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль за безпекою та інші види контролю, передбачені законодавством. Аеропорт по-