

нормам адміністративного права в правовому забезпеченні роботи повітряного транспорту належить особливе місце. Вони є активним організуючим і керуючим елементом транспортного комплексу, що пояснюється деякими чинниками.

По-перше, нормами адміністративного права регулюється найзначніша за обсягом частина суспільних відносин у сфері авіаційної безпеки. Їх джерелами є закони і підзаконні акти, що визначають статус суб'єктів безпеки та інших учасників суспільних відносин у зазначеній сфері, правила поведінки, заборони, що забезпечують безпеку для життя, здоров'я, майна людей, відповідальність за діяння проти громадської безпеки і т. п.

По-друге, коло суб'єктів адміністративно-правової діяльності щодо забезпечення авіаційної безпеки значно ширше, ніж кримінально-правової, оперативно-розшукової, цивільно-правової діяльності у відповідній сфері.

По-третє, суб'єкти забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті реалізують свої повноваження в межах відносин влади-підкорення, в яких присутня юридична нерівність їх учасників.

По-четверте, на основі норм адміністративного права здійснюється відомчий контроль щодо підтримання безпеки функціонування авіаційного транспорту.

Це дає нам підстави вважати, що адміністративно-правовий метод є визначальним у системі методів забезпечення авіаційної безпеки.

Аналіз адміністративно – правових норм, що становлять правову основу регулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, дозволяє дійти висновку, що їх доцільно поділяти на три групи:

а) адміністративно – правові норми, які закріплюють правила авіаційної безпеки та забезпечують захист відповідних суспільних відносин;

б) адміністративно – правові норми, що регламентують діяльність органів і посадових осіб з охорони і захисту суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті;

в) адміністративно-правові норми, що встановлюють відповідальність за порушення правил авіаційної безпеки.

Отже, забезпечення авіаційної безпеки обумовлює пошук активних і творчих сил та конкретних заходів щодо їх відвернення. Тому, важливе значення в системі реальної протидії порушенням на авіаційному транспорті покладається на державно-правовий механізм гарантування авіаційної безпеки, зокрема засобам адміністративного законодавства [2, С. 75].

Література:

1. Цивільна авіація України [Електронний ресурс] / офіційний сайт Державної авіаційної служби України.— Режим доступу : <http://www.avia.gov.ua/>.

2. Собакарь А.О. Правове регулювання безпеки польотів на авіаційному транспорті в Україні / А.О. Собакарь // Право і суспільство.— 2010.— № 2.— с. 72 – 79.

3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України.— 2011.— № № 48-49.— с. 2024, стаття 536.

УДК 342: 924 (043.2)

Сокорчук А.В.,
студентка,

Інститут аеропортів,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Нашинець-Наумова А.Ю., к.ю.н.

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

Аналіз державно-правової практики у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті дозволяє констатувати помітну активізацію нормотворчої роботи уповноважених органів, що, в свою чергу, призвело до збільшення законодавства (тільки за останні п'ять років було видано більше 70 нормативно-правових актів різної юридичної сили) і труднощів засвоєння розпоряджень не тільки їх безпосередніми виконавцями, але й іншими суб'єктами правоохоронної діяльності. Значна частина законодавства, на жаль, не відображає сьогоденних потреб захисту об'єктів безпеки у зв'язку із соціально-економічними умовами, що змінилися. Нині чинне законодавство не є ефективною правовою системою, яка надійно захищає життєво важливі інтереси особи від загрози авіаційних пригод. У законодавстві, яке регулює відносини у сфері функціонування авіаційного транспорту та його безпеки, чимало прогалин, які заповнюються нормативними актами, але останні не повною мірою захищають інтереси громадян і недостатньо враховують відповідальність фізичних і юридичних осіб. Правове регулювання безпеки польотів на авіаційному транспорті здійснюється за допомогою норм різних галузей права, оскільки ця діяльність має комплексний характер і міжгалузеве значення. Проте, нормам адміністративного права в правовому забезпеченні роботи

повітряного транспорту належить особливе місце. Вони є активним організуючим і керуючим елементом транспортного комплексу, що пояснюється деякими чинниками.

По-перше, нормами адміністративного права регулюється найзначніша за обсягом частина суспільних відносин у сфері авіаційної безпеки. Їх джерелами є закони і підзаконні акти, що визначають статус суб'єктів безпеки та інших учасників суспільних відносин у зазначеній сфері, правила поведінки, заборони, що забезпечують безпеку для життя, здоров'я, майна людей, відповідальність за діяння проти громадської безпеки і т.п.

По-друге, коло суб'єктів адміністративно-правової діяльності щодо забезпечення авіаційної безпеки значно ширше, ніж кримінально-правової, оперативно-розшукової, цивільно-правової діяльності у відповідній сфері.

По-третє, суб'єкти забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті реалізують свої повноваження в межах відносин влади-підкорення, в яких присутня юридична нерівність їх учасників.

По-четверте, на основі норм адміністративного права здійснюється відомчий контроль щодо підтримання безпеки функціонування авіаційного транспорту.

Це дає нам підстави вважати, що адміністративно-правовий метод є визначальним у системі методів забезпечення авіаційної безпеки.

Різноманіття адміністративно-правових норм у сфері забезпечення авіаційної безпеки дозволяє класифікувати їх за різними підставами. Діяльність суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки спрямована головним чином на попередження порушень у сфері безпеки польотів, пасажирів, співробітників авіаційного транспорту. Тому акти, що регламентують їх діяльність, в обов'язковому порядку включають норми, які визначають права суб'єктів безпеки на вимогу від відповідальних осіб дотримання норм безпеки на об'єктах авіаційного транспорту, усунення причин і умов, сприяючих здійсненню правопорушень у даній сфері. Такі норми можуть міститися як у законах, так і в підзаконних актах. Режим експлуатації повітряного транспорту в наш час визначається більш ніж 100 нормативно-правовими актами, серед яких, зокрема: Повітряний кодекс України від 21.10.1997 № 590/97-ВР, Закон України від 20.02.03 № 545-IV "Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації", від 15.01.98 № 17/98 "Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні", Укази Президента України від 18.10.2000 № 1143/2000 "Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України", від

26.10.02 № 7/3-1-196 "Щодо вжиття превентивних заходів, спрямованих на посилення громадської безпеки, охорони особливо важливих об'єктів, недопущення актів тероризму та інших негативних проявів на повітряному транспорті України", від 15.01.03 № 8/2003-рп "Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України", від 15.07. 2004 р. № 803/2004 "Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації", постанови Кабінету Міністрів України від 02.08.95 № 592 "Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації України", від 18.12.95 № 1017 "Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України", накази Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.10.99 № 509 "Про затвердження Інструкції про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів", від 25.07.03 № 568 "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу", від 18.06.07 № 509 "Про затвердження Правил з організації системи контролю доступу в авіаційних суб'єктах цивільної авіації", від 19.08.2003 р. № 650 "Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті", розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273-р "Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015", накази Державної авіаадміністрації від 23.01.04 № 4 "Про узгодження виконання чартерних рейсів", від 05.07.04 № 569 "Про затвердження Правил сертифікації аеропортів", від 28.09.04 № 81 "Про затвердження Інструкції з організації та здійснення контролю за безпекою в аеропортах України" тощо. Аналіз норм, що становлять правову основу суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, дозволяє дійти висновку, що їх доцільно поділяти на три групи:

а) норми права, які закріплюють правила авіаційної безпеки та забезпечують захист відповідних суспільних відносин;

б) норми права, що регламентують діяльність органів і посадових осіб з охорони і захисту суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті;

в) адміністративно-правові норми, що встановлюють відповідальність за порушення правил авіаційної безпеки.

Література:

1. Собакарь А. О. Правове регулювання безпеки польотів на авіаційному транспорті в Україні / О.А. Собакарь // Право і суспільство.— 2010.— № 2.— с. 72 – 79.

2. Повітряне право України : навчальний посібник / За заг. ред. д-ра ю.н. В. В. Костицького.— Дрогобич : Коло, 2011.— 562 с.

3. Комзюк А.Т. Адміністративний процес України: Навчальний посібник / А.Т. Комзюк.— К. : Прецедент, 2007.— 531 с.

УДК 342:924 26 (043.2)

Чернявська Т.О.,
студентка,
Інститут аеропортів,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Нашинець-Наумова А.Ю., к.ю.н.

ДІЯ ПРИНЦИПУ "СВОБОДИ ПОЛЬОТІВ" У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ: АДМІНІСТРАТИВНО – ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Міжнародний повітряний простір охоплює простори, розташовані над водною поверхнею за межами територіальних вод прибережних держав, а також простір над сухопутною та водною територією Антарктиди. Міжнародна практика виходить із того, що верхня межа повітряного простору не повинна перевищувати 100-110 км над рівнем океану, що можна вважати звичаєво-правовою нормою. Повітряні польоти, за змістом сучасного міжнародного права, можуть робити повітряні судна, тобто літальні апарати, що тримаються в атмосфері за рахунок взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (Додаток 7 до Чиказької конвенції 1944 р.; ст. 15 Повітряного кодексу України). Отже, міжнародне повітряне право не регулює польоти ракет, об'єктів на повітряній подушці, а також об'єктів, що переміщуються по інерції, які не належать за визначенням до літальних апаратів. У міжнародному повітряному просторі діє принцип свободи польотів. Він включає право будь-якої держави здійснювати в міжнародному, тобто у відкритому, повітряному просторі вільні та безперешкодні польоти будь-яких повітряних суден, чому не повинні чинитися жодні перешкоди. За загальним правилом здійснення польотів у міжнародному повітряному просторі може відбуватися як по встановлених повітряних трасах, так і поза ними. Свобода повітряного простору та польотів над відкритим морем, що виникла спочатку як міжнародно-правовий звичай, закріплена в ст. 2 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., а потім у ст. 87 п. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Не порушуючи цю норму, держави можуть здійснювати спільні дії з обслуговування повітряних польотів у деяких районах міжнародного повітряного

простору, про що укладають спеціальні договори. Такі договори не створюють у їхніх учасників суверенних прав на відповідні простори та не можуть перешкоджати повітряним суднам інших держав користуватися цими районами. Але укладання аеронавігаційних угод, на підставі яких визначаються міжнародні повітряні траси, як правило, дозволяє уникати конфліктних ситуацій. Слід також мати на увазі, що в Додатку 2 до Чиказької конвенції встановлені правила польотів над відкритим морем, що діють "без будь-яких виключень". У разі транзитного прольоту над міжнародними протоками припротокова держава, як це випливає з ч. III Конвенції ООН з морського права 1982 р., не повинна перешкоджати йому або призупиняти його. Літальні апарати мають дотримуватися правил прольоту. У деяких випадках правила такого транзитного прольоту можуть бути закріплені в міжнародному договорі про режим протоки, наприклад у Конвенції 1936 р. про режим чорноморських проток (ст. 23). Архіпелажні держави на підставі ч. IV Конвенції ООН з морського права 1982 р. повинні забезпечити безперешкодний транзит іноземних цивільних повітряних суден по спеціально виділенім для цього повітряним коридорам. Надання права на транзитний проліт над материковою або острівною державною територією відноситься до виключної компетенції кожної держави. У повітряному просторі над відкритим морем повітряне судно підпорядковується тільки юрисдикції держави реєстрації.

Цивільні повітряні польоти відбуваються в основному з комерційними цілями (перевезення пасажирів, багажу, пошти). Такі перевезення визнаються міжнародними, коли здійснюються між територіями двох або більше держав, або якщо місце відправлення та призначення знаходяться на території однієї держави, але зупинка передбачена на території іншої держави. Комерційні права є самостійними та самі по собі не випливають із надання права на виконання міжнародного повітряного польоту. Здійснення комерційних прав пов'язане зі "свободами повітря", п'ять із яких були закріплені в ході Чиказької конференції 1944 р. і згодом доповнені ще трьома свободами: правом здійснювати перевезення пасажирів, вантажу та пошти між третіми країнами через свою територію; правом здійснювати перевезення пасажирів, вантажу і пошти між третіми країнами, минаючи територію держави, де повітряне судно зареєстроване; правом на так званий каботаж, тобто на перевезення іноземним перевізником між пунктами, що розташовані на території тієї ж самої держави. Остання із цих свобод зараз використовується вкрай рідко, і тому її іноді зовсім не згадують. Надання права на здійснення міжнародних комерційних польотів є винятковою компетенцією держави (тієї,