

напрямами та сертифікувати авіаційний персонал з питань авіаційної безпеки.

Основними завданнями програми є створення системи державного контролю за обов'язковістю підготовки персоналу служба авіаційної безпеки, а також іншого персоналу, діяльність якого пов'язана із забезпеченням авіаційна безпека; визначення організаційно-адміністративних засад підготовки персоналу з авіаційна безпека; забезпечення якісного підбору сертифікованих співробітників служба авіаційної безпеки, які за певними рисами підходять для проходження навчання як інструктори з авіаційної безпеки; приведення процесу підготовки у відповідність до сучасних методів у процесі навчання; забезпечення періодичності підготовки чи перепідготовки.

Для забезпечення послідовного підходу до реалізації цілей навчання авіаційним суб'єктам та суб'єктам аеропортової діяльності виділяють основні категорії персоналу:

- керівний склад та персонал служби авіаційної безпеки авіаційних суб'єктів: вищий керівний склад, керівники середньої ланки (керівники служб авіаційної безпеки тощо), працівники служби авіаційної безпеки, які виконують: контроль на безпеку пасажирів, членів екіпажу повітряного судна, ручної поклажі та багажу; патрулювання, охорону повітряного судна та об'єктів цивільної авіації тощо, вони повинні проходити регулярну підготовку в галузі авіаційної безпеки.

- персонал, що має відношення до авіаційної безпеки: керівний склад авіаційних суб'єктів та навчальних закладів Цивільної авіації; пілоти; члени кабінного екіпажу; працівники інженерно-технічної служби; працівники служби пасажирських перевезень; працівники служби вантажних перевезень; працівники підприємства бортового харчування; персонал з обслуговування пасажирів категорії VIP та залів офіційних делегацій в аеропортах.

- інші категорії персоналу авіаційних суб'єктів, які не мають безпосереднього відношення до авіаційної безпеки, але виконують свої посадові обов'язки в зонах обмеженого доступу, повинні бути ознайомлені із заходами авіаційної безпеки. Перелік таких посад визначається управлінням авіаційної безпеки Державіаадміністрації та затверджується керівником Державіаадміністрації або особою, що виконує його обов'язки [1].

Задля ефективності навчання заняття з авіаційної безпеки проводяться окремо, у складі навчальних груп, у залежності від категорії співробітників та їх посадового положення. Для підтримки свого професійного рівня спеціалісти служби авіаційної безпеки направляються

на курси підвищення кваліфікації відповідно до встановленої періодичності навчання. Навчання персоналу повинно мати конкретний характер і бути спрямовано на отримання слухачами знань, необхідних для належного виконання своїх функціональних обов'язків за штатною посадою. Якісна підготовка слухачів здійснюється тільки кваліфікованими викладачами, які мають практичні навички в галузі авіаційної безпеки та сертифікат інструктора з авіаційної безпеки.

Специфіка підготовки персоналу продиктована специфікою польоту повітряного судна, тому в основу його підготовки покладено єдиний зміст – створення кваліфікованих кадрів, оскільки від якості підготовки та кваліфікованості персоналу залежить здатність їх своїми діями забезпечити безпеку польоту та не допустити виникнення певних авіаційних подій [3].

Література:

1. Про затвердження Програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.06.2007р. № 508 [Електронний ресурс] / офіційний сайт Верховної Ради України. -- Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003р. № 545-IV [Електронний ресурс] / офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

УДК 342: 924 (043.2)

Шепель А.В.,
студентка,

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

ЮРИДИЧНИЙ СТАТУС ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ТА ЇХ ЕКІПАЖУ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПОЛЬОТАХ: АДМІНІСТРАТИВНО – ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Велике значення має поділ повітряних суден на державні та приватні, цивільні та військові. Цивільні повітряні судна можуть бути як державними, так і приватними. Що ж до військових суден, то вони завжди є державними. Згідно зі ст. 3 Чиказької конвенції, до державних відносять повітряні судна, які використовуються митними та

поліцейськими службами. Виходячи з принципу суверенної рівності держав, військові повітряні судна, що правомірно перебувають у межах іноземної держави, користуються там імунітетом. Таким же режимом користуються і всі інші державні повітряні судна. Імунітет державних повітряних суден означає, що будь-які примусові дії щодо них у порядку забезпечення судових позовів і ухвал вважаються порушеннями суверенітету. В усьому іншому як державні, так і приватні цивільні повітряні судна користуються однаковими правами і несуть однакові обов'язки. Не менш важливим чинником для з'ясування правового статусу повітряного судна є його національність і місцезнаходження в певний момент. Відповідно до ст. ст. 17, 18, 20 Чиказької конвенції 1944 р. повітряні судна мають національність тієї держави, до реєстру якої вони занесені. Кожне повітряне судно повинно мати розпізнавальні знаки, які визначають його національність. Факт реєстрації судна має важливе юридичне значення і тому одночасна реєстрація повітряного судна у двох державах забороняється. При виконанні міжнародних сполучень та польотів повітряне судно, не втрачаючи правового зв'язку зі своєю державою, тимчасово потрапляє під юрисдикцію тієї іноземної держави, в межах території якої воно перебуває в певний момент. Право на здійснення юрисдикції за державою реєстрації повітряного судна і за державою, у повітряному просторі якої здійснюється політ, зафіксовано в Токійській конвенції 1963 р. про правопорушення та деякі інші акти, вчинені на борту повітряного судна. У ст. 3 цієї Конвенції в найбільш загальній формі визначається юрисдикція держави реєстрації. У ст. 4 визначається юрисдикція держави, у повітряному просторі якої відбувається політ. Конвенцією передбачається, що держава може перервати політ іноземного судна для здійснення своєї юрисдикції у випадках, коли: - правопорушення мало наслідки на її території; - правопорушення було вчинене громадянином або супроти громадянина цієї держави; - правопорушення вчинене проти безпеки цієї держави; - правопорушення полягає у нехтуванні норм і правил польотів та маневруванні у повітряному просторі цієї держави; - здійснення юрисдикції необхідне для того, щоб забезпечити додержання зобов'язань цієї держави відповідно до багатосторонньої міжнародної угоди. У повітряному просторі над відкритим морем, який не підлягає суверенітетові жодної з держав, повітряні судна підкоряються виключно юрисдикції держави їх реєстрації, якщо інше не передбачене міжнародними угодами. Винятком є акти повітряного піратства, вчинені у міжнародному повітряному просторі над відкритим морем. За дії членів екіпажу, здійснені в межах їх

службових повноважень, несе відповідальність експлуатант (власник) судна.

Екіпаж повітряного судна складається з командира, льотного складу та обслуговуючого персоналу. Кожен член екіпажу виконує точно визначені функції. Командир повітряного судна несе відповідальність у цілому за повітряне судно, екіпаж, пасажирів та вантаж. У міжнародному праві не існує жодного документа, який би сповна визначав правовий статус екіпажу повітряних суден. Певні права екіпажу та командира стосовно заходів з попередження та припинення дій на борту під час польоту містяться в Главі III Токійської конвенції 1963 р. Деякі загальні вимоги до посвідчень членів екіпажу зафіксовані в ст. ст. 32 і 33 Чиказької конвенції та в Додатку 1 до неї. Загалом, правове становище екіпажу визначається законодавством держави реєстрації повітряного судна. В Україні основним правовим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України. Держави несуть відповідальність за порушення принципів та норм міжнародного повітряного права. Зокрема, державу може бути позбавлено права голосування в Асамблеї ІКАО (ст. 88 Чиказької конвенції). Вони також несуть відповідальність за порушення суверенітету інших держав над їх повітряним простором. Іншим аспектом проблеми відповідальності у міжнародному повітряному праві є відповідальність авіаперевізника. Результатом співробітництва держав у цій сфері стала серія договорів, яка отримала назву "Варшавська система". Згідно Варшавської конвенції 1929 р. перевізник несе відповідальність за шкоду, яка виражається у смерті та будь-якому тілесному ушкодженні пасажирів, у знищенні, втраті чи пошкодженні багажу та вантажів, а також у спізненні при перевезенні.

Перевізник не несе відповідальності, якщо він підтвердить, що ним були здійснені всі необхідні заходи для того, щоб уникнути нанесення шкоди, чи що такі заходи здійснити було неможливо. Якщо ж перевізник доведе, що провина потерпілої особи була причиною нанесення шкоди чи сприяла цьому, він може бути звільнений від відповідальності або відповідальність може бути обмежена.

За договорами Варшавської системи встановлені максимальні межі відповідальності авіаперевізника (обмеження відповідальності по сумі), відповідальність заснована на принципі вини (обмежена відповідальність). Регламентована також процедура відшкодування збитків. Максимальна межа відповідальності має тенденцію до збільшення. Так, Монреальська угода ряду авіакомпаній 1966 р. збільшила цю межу до 75 тис. дол. США. США допускають до перевезень на свою територію лише ті авіакомпанії, які погодились прийняти цю межу. Останнім часом

стала актуальною проблема позовів безпосередньо до виробників авіаційної техніки у випадку авіапригод з технічних причин. Так само виникають питання і про відповідальність органів управління повітряним рухом. У міжнародному праві ці проблеми не врегульовані.

Література:

1. Малеев Ю. Н. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок / Ю.Н. Малеев // Московский журнал международного права. – 2001. – № 1. – С. 311-313.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № № 48-49. – с. 2024, стаття 536.
3. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс] / Сайт Мега – НАУ. – Режим доступу: www.nau.kiev.ua/nau10/ukr/doc.-php?code=z0044-06.
4. Міжнародні стандарти та рекомендована практика. Видача свідоцтв авіаційному персоналу. Додатки до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р. [Електронний ресурс] / Сайт Мега – НАУ. – Режим доступу: www.nau.kiev.ua/nau10/ukr/doc.php?code=z0044-06.

УДК 341.824

Шкільняк Я.С.,
студент,

Юридичний факультет,
Національний університет державної податкової служби України, м. Ірпінь
Науковий керівник – Калганова О.А., к.ю.н., доцент, завідувач кафедри теорії та історії держави і права

ПРИНЦИП ЗАКОННОСТІ В СИСТЕМІ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА УКРАЇНИ

Дослідження впливу принципів права на формування галузі повітряного права України дозволить глибше зрозуміти діалектику розвитку права, шляхи його удосконалення, дасть можливість усвідомити значимість стійкості у збереженні правових елементів, укорінених у системі повітряного права України. В системі загальноюридичних принципів ми можемо зустріти поняття принципи законності, які розкривають норми повітряного права України. Принцип законності має свої ознаки у системі повітряного права України. До цих принципів можна віднести:

1) принцип законності є фактором суворого додержання та реалізації правових норм усіма суб'єктами правовідносин, у тому числі і учасниками відносин у сфері цивільної авіації;

2) регламентація відносин у сфері повітряного простору відбувається в чіткій відповідності як з чинним законодавством України, так і міжнародними нормами права;

3) даний принцип забезпечує правову стабільність та системність нормативного регулювання вищезгаданих відносин;

4) принцип забезпечує якість нормативно-правових актів, які регулюють цей вид суспільних відносин, запобігає їх суперечності та автономності.

Принцип узгодженості елементів у системі і структурі повітряного права є одним із найхарактерніших для системи права країн романо-германської правової сім'ї.

Принцип юридичної рівності відіграє важливу роль у системі повітряного права України. Неабияку роль відіграє спеціальний принцип, який відіграє найважливішу роль у галузі права. Інтеграційною основою повітряного права України, як цілісної системи, є системоутворюючі принципи, що формують правовий статус повітряного простору як суверенної території української держави. Для галузі повітряного права притаманні такі спеціальні принципи: принцип суверенітету держави на повітряний простір над її територією; принцип взаємності при наданні державами комерційних прав на використання національного повітряного простору; принцип екологічного захисту повітряного простору України, принцип пріоритету охорони життя і здоров'я людини, принцип охорони та раціонального використання атмосферного повітря, принцип "забруднювач платить", принцип платності використання повітряного простору для авіап перевезень та інші. З огляду на зазначене вище, можна зробити такі висновки:

- принципи права, наповнені органічною раціональністю та справедливістю безвідносно їхньої приналежності до тієї чи іншої галузі права послужили базою для розробки нових законодавчих актів, стали ключовим елементом розвитку правовідносин у сфері повітряних правовідносин;

- сутнісна роль та значення принципів як відправних ідей існування повітряного права, що розкривають найважливіші закономірності і підвалини системи права у зв'язку з формуванням та розвитком загальноєвропейського права, зростатимуть, оскільки вони є спільними для всіх західноєвропейських держав.