

пряmkів руху потоків повітряних суден завершено. Маршрути, які проходять через район відповідальності України, максимально наближені до ортодромії основних низок маршрутів між аеропортами і є привабливими для внутрішніх та зовнішніх користувачів [3].

Література

1. European Union [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://europa.eu/legislation_transport/air_transport/tr0003_en.htm
2. Eurocontrol [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.eurocontrol.int/artacles/single-european-sky-timeline>
3. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/front-printer/30068>

УДК 347.82(043.2)

Козир О. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ДО ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА УКРАЇНИ

З огляду на сучасні вимоги європейського і міжнародного права, виникає нагальна необхідність вдосконалення національного повітряного права. Так як повітряне право України сформоване як комплексна галузь, яка поєднує норми конституційного права (суверенітет над повітряним простором), норми адміністративного права (порядок сертифікації авіакомпанії та реєстрації повітряних суден, тощо), норми цивільного права (право власності на повітряне судно, перевезення пасажирів), норми кримінального права (відповідальність за особливо тяжкі правопорушення, тероризм на авіаційному транспорті), норми екологічного права (регулювання екологічних забруднень авіаційних підприємств), норми земельного права (землі аеродромів та ін.) – це ускладнює регулю-

вання цих правовідносин. Зважаючи на це українські дослідники висловлюють думку про виокремлення повітряного права в окрему галузь права [3,с.4].

Та попри існуючі проблеми спостерігається розвиток повітряного права. Так, 19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня цього ж року. Прийнятий документ по-новому підходить до прав пасажирів, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Більше того, пасажирів чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу.

Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту на 2012 рік, визначених у Порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС та однією з передумов підписання Угоди про спільний авіаційний простір. Крім того, Україна повинна враховувати міжнародні регуляторні вимоги у цій сфері, оскільки вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейської конференції цивільної авіації (ECAC), Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) та є кандидатом в члени Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA), частину повноважень яких було передано Європейській агенції з безпеки авіації (EASA)[4].

До позитивів нового Повітряного кодексу можна віднести такі питання як: перше – розподіл авіації на державну і цивільну. До цивільної авіації належать комерційна авіація (перевезення пасажирів та вантажів), виконання авіаційних робіт та авіація загального призначення – так звана "мала авіація", яка використовується з приватною метою та регулюється спрощеними правилами та вимогами. Державна ж авіація забезпечує національну безпеку та використовує повітряні судна для оборони держави і захисту населення.

Друге – впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління. Повітряним кодексом визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяль-

ності в галузі цивільної авіації. Третє – вирішення питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної авіації. Загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях здійснюються за рахунок бюджету України. Четверте – забезпечення безпеки авіації (польотів, техніки експлуатації). Наприклад, встановлено вікові обмеження для пілотів комерційної авіації та обмеження щодо будівництва на аеродромній території. Кодекс забороняє на відстані до 15 км від меж аеродрому відкрите складування харчових відходів та будівництво споруд, які можуть призводити до масового скупчення птахів. П'яте – захист навколишнього середовища. Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації літаків на землі та в повітрі дотримуватись встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів та вживати заходів для зменшення обсягів викидів цих речовин і рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання[1].

Проте новий Повітряний кодекс містить і низку недоліків. Так, у кодексі не визначений порядок роботи та пільги для "малої авіації". Попри те, що прийняті зміни спрямовані на врегулювання та захист прав пасажирів, кодекс враховує далеко не всі ситуації, в яких може опинитись пасажир. Також новий Повітряний кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію.

У цілому ж, слід відзначити, що новий Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, а його оновлення значно полегшить "відкриття" неба ЄС для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування, а також буде сприяти розвитку концепції повітряного права України.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : // <http://zakon1.rada.gov.ua/laws>.

2. Аксаментов О. И. Понятие и виды авиации по законодательству России и Украины /О. Аксаментов // Юридичний вісник "Повітряне і космічне право". – №2(27). – 2013. – С. 5-10.

3. Боярська З. І. Розвиток концепції повітряного права України: історія і сучасність / З. Боярська, А. Козловський // Юридичний вісник "Повітряне і космічне право". – №3(12). – 2009. – С. 5-12.

4. Порядок денний асоціації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://es-ukraine.blogspot.com/>

УДК 347.82.001.32(043.2)

Корженівська Т. В.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Макеева О. М., старший викладач

СУЧАСНІ КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ДЖЕРЕЛ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Ефективність функціонування державного механізму безпосередньо пов'язана з існуванням та дією правових засобів регулювання суспільних відносин. Одним із правових засобів є джерела права, які у сукупності утворюють цілісну і взаємопов'язану систему. У сучасній науковій літературі поняття "джерела права" вживається у матеріальному, ідеологічному, інституційному та формальному (юридичному) розуміннях. Джерела права у формальному (юридичному) розумінні – акти уповноважених суб'єктів права, що є формою вираження і закріплення правових норм і принципів, на основі яких виникають, змінюються чи припиняються правові відносини. Інакше, це зовнішні виявлення буття об'єктивно існуючих правових норм і принципів, які є мірою охоронюваного державою права [1, с.207]

Норми повітряного права мають своє зовнішнє вираження у відповідній системі джерел повітряного права. Під джерелом повітряного права розуміють форму зовнішнього вираження загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених або санкціонованих державою, які регулюють суспільні відносини, пов'язані з використанням повітряного простору України, повітряними перевезеннями та безпекою авіаційної діяльності [2, с.48].