

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 приаеродромній 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-ukraina.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].

Отже, повітряно-правові норми мають своє зовнішнє закріплення у відповідній системі нормативно-правових актів, які є засобом надання правовим нормам визначеності, загальності, офіційності. Система цих актів побудована за певною ієрархічною структурою і їх можна класифікувати наступним чином: Конституція України; Повітряний кодекс України; постанови Верховної Ради України; укази та розпорядження Президента України; постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України; накази, інструкції центральних органів виконавчої влади; нормативні акти Державної авіаційної адміністрації; нормативні акти державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування.

Конституція України має вищу юридичну силу і виступає юридичною базою поточного повітряного законодавства, її положення є визначальними для правового регулювання авіаційної діяльності. Законодавчі акти, що регулюють авіаційну діяльність та використання повітряного простору можна поділити на закони України; кодифіковані акти України; міжнародно-правові документи, ратифіковані Верховною Радою України. Кодекси, статuti є найвищим рівнем систематизації повітряного законодавства, тобто його кодифікацією. Важливе місце у системі джерел повітряного права посідають міжнародні нормативно-правові документи, тобто міжнародні договори та угоди, які є частиною національного законодавства України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Відносини між державами світу з питань, які стосуються міжнародних польотів та міжнародних повітряних сполучень регулюються, як правило, міжнародними договорами та звичаями. Джерелом повітряного права України можливо вважати велику кількість двосторонніх угод про повітряні сполучення укладених Україною з багатьма державами світу, в яких визначається, яким чином повітряні судна України можуть здійснювати міжнародні польоти в інші держави, а повітряні судна інших держав в Україну.

До джерел повітряного права можна віднести нормативні договори та судову й адміністративну практику. Постанови Президії та Пленуму Вищого господарського суду України та Верховного Суду України забезпечують єдність судової практики. До джерел повітряного права слід віднести також звичаї ділової практики як загальноприйняте у світовій практиці явище.

Інший вид класифікації джерел повітряного права базується на такій кваліфікаційній ознаці як рівень правового регулювання. За цією ознакою можна виділити: міжнародні джерела повітряного права, національні джерела повітряного права, договори повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажів, пошти та виконання інших видів авіаційної діяльності.

Можна також класифікувати джерела повітряного права залежно від сфери правового регулювання. За цією ознакою можна виділити: нормативно-правові документи, що регулюють використання повітряного простору, нормативно-правові документи, що регулюють статус повітряного судна, його екіпажу, авіаційного персоналу, аеродромів та аеропортів, нормативно-правові документи, що регулюють використання повітряних трас, виконання польотів повітряних суден, повітряних перевезень, авіаційних робіт, проведення авіаційного страхування та інші [3, с.195].

Отже, поняття та визначення видів джерел повітряного права залежить від двох базових концептуальних підходів. По-перше, як джерело повітряного права розглядаються виключно нормативно-правові акти, прийняті відповідними державними органами в межах їх компетенції (вузький підхід). При цьому підході не враховуються нові реалії юридичної практики. По-друге, як джерело повітряного права розглядають нормативно-правові акти, прийняті відповідними державними органами в межах їх компетенції, міжнародні договори, звичаї, судові прецеденти, рішення міжнародних організацій тощо (широкий підхід). На нашу думку, такий підхід більше відповідає існуючому в світі та в Україні сучасному правопорядку, вирішує питання комплексного регулювання цього виду правовідносин, враховуючи правову та економічну природу повітряного транспорту, який за своєю суттю є явищем національним, але транснаціональним за сферою діяльності, на яке здійснюють свій праворегулятивний вплив як національні правові норми, так і міжнародні.

Література

1. Скакун О. Ф. Теорія права і держави : підруч / О. Ф. Скакун. – К. : Алерта, 2012. – 524 с.
2. Повітряне право України : навчальний посібник / за заг. ред. В. В. Костицького. – Дрогобич : Коло, 2011. – 552 с.

3. Костицький В. В. Питання поняття та предмету повітряного права // Повітряне і космічне право: Юридичний вісник. Наукові праці Національного авіаційного університету. – 2007. – №3 (4). – С.4-5.

УДК 656.7.01: 061.25 ICAO (043.2)

Лукаш В.В.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ ІКАО

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) була створена відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та існує з 4 квітня 1947 р. Ця організація має статус спеціалізованої установи ООН. Цілі її діяльності були визначені у ст. 44 Конвенції 1944 р., а саме: забезпечення безпечного і впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі; заохочення мистецтва конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; заохочення розвитку повітряних трас, аеропортів і аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб народів світу у безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; запобігання економічним втратам, що викликані нерозумною конкуренцією, забезпечення повної поваги до прав договірних держав і справедливих для кожної договірної держави можливостей використовувати авіапідприємства, що зайняті у міжнародному повітряному сполученні; уникання дискримінації по відношенню до договірних держав, сприяння безпеці польотів у міжнародній аеронавігації; допомагати за-гальному сприянню розвитку міжнародної цивільної аеро-навтики у всіх аспектах[1].

Завдяки співробітництву держав ІКАО вдалося домогтися значного спрощення митних, імміграційних і санітарних правил, що стосуються цивільної авіації; була розроблена система метео-

рологічного обслуговування, контролю за польотами, зв'язку, радіомаяків і радіодіапазонів. Систему органів ІКАО складають: Асамблея, Рада, Аеронавігаційна комісія, авіатранспортний, юридичний, фінансовий, з незаконного втручання у справи цивільної авіації та інші комітети, Секретаріат на чолі з Генеральним Секретарем. Штаб квартира ІКАО розташована в Монреалі (Канада). Організація має також представництва в шести регіонах світу: у Європі (Париж), на Близькому Сході й у Північній Африці (Каїр), на Далекому Сході та у Тихому океані (Банкок), у Південній Америці (Ліма), у Північній Америці й Карибському регіоні (Мехіко) і в Африці (Дакар). Діяльність ІКАО тісно пов'язана з іншими міжурядовими організаціями в галузі цивільної авіації: Європейська конференція цивільної авіації, Африканська комісія цивільної авіації, і низкою спеціальних неурядових організацій (Міжнародна асоціація повітряного транспорту, Міжнародна федерація асоціацій диспетчерів управління повітряним рухом та ін.).

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (м. Чикаго, 07.12.1944 р., Чиказька конвенція). Постійне представництво України в ІКАО за сумісництвом забезпечується Послом України у Канаді [2].

В Україні було створено навчальний центр ІКАО, який займається навчальною діяльністю з підготовки та перепідготовки фахівців у галузі авіаційної безпеки.

Спочатку наказом Генерального директора Державного міжнародного аеропорту "Бориспіль" від 15 жовтня 1996 року були відкриті постійно діючі курси підготовки і перепідготовки фахівців авіаційної безпеки, а у грудні 1996 року було розпочато навчання персоналу служби авіаційної безпеки аеропорту.

У 2000 році Центр був ліцензований Міністерством освіти та науки й одержав дозвіл на здійснення навчальної діяльності на рівні кваліфікаційних вимог до підвищення кваліфікації персоналу авіаційної безпеки, що забезпечує безпеку за допомогою технічних засобів.

На базі ДП МА "Бориспіль" традиційно проводяться практичні семінари з питань здійснення контролю за безпекою у цивільній авіації.