

вових принципів і норм, що регулюють міжнародні польоти, а також регламентують діяльність міжнародного повітряного простору як на національному, так і міжнародному рівні та розробку технічних вимог до неї. На міжнародному рівні необхідно регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору. Тому у цих цілях у 1944 році в Чикаго була укладена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію і створена універсальна міжнародна міжурядова організація – Міжнародної цивільної авіації (ІКАО). Метою організації є регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден і безпосередньо забезпечення їхньої ефективності і безпеки. Дана конвенція стала ключовим документом у формуванні нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права.

Звичайно, окрім ІКАО, не менш важливу роль у розвитку міжнародного повітряного права відіграють Міжнародні регіональні авіаційні організації й органи, яких налічується нині біля чотирьох десятків. До найбільш важливих варто віднести такі: Європейська конференція цивільної авіації, створена в 1954 році; Європейська організація із забезпечення безпеки навігації – Євроконтроль, утворена в 1960 році; Африканська комісія цивільної авіації, що виникла в 1969 році; Агентство із забезпечення безпеки аеронавігації в Африці і Мадагаскарі, засноване в 1959 році; Латиноамериканська комісія цивільної авіації, утворена в 1973 році; Рада цивільної авіації арабських держав, заснована у 1967 році.

Так, наприклад Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК) знаходиться в Страсбурзі і займається вивченням проблем повітряного транспорту Західної Європи, яка сприяє координації відповідної діяльності країн регіону, більш ефективному використанню та розвитку міжнародного невійськового повітроплавання, співпраці з ІКАО [2].

Література

1. Безопасность полетов мировой гражданской авиации. Итоги 2010 г. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://aviasafety.ru/indicator/ibp2010itogi>

2. Герасимов Р. О. Природа і статус регламентів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО у міжнародному праві [Текст] / Р. Герасимов // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наукових праць. Серія: правознавство. – Випуск 348 (2006) – Чернівці : Рута. – 2006. – С. 59-64.

3. Кулаєв Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: монографія / Ю. Кулаєв. – К. : Феникс, 2004 – 667 с.

4. Соколы И. И. Трансформационные процессы в гражданской авиации Украины / И. Соколы – Одесса : Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2003. – 223 с.

УДК 341.232.2(043.2)

Ткачик І. М.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ З ЄВРОПЕЙСЬКОЮ КОНФЕРЕНЦІЄЮ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (СКЦА)

Конференція – заздалегідь заплановане, організоване зібрання людей для обговорення певної проблематики, яка визначена завчасно. Під міжнародною конференцією розуміють тимчасовий колективний орган держав – її учасників. Міжнародні конференції не є міжнародними організаціями і суб'єктами міжнародного права. Їх називають парламентською демократією.

Таким чином, міжнародна конференція – це зустріч офіційних представників двох або більше держав для обговорення питань, що представляють взаємний інтерес. Рішення конференції можуть прийматися шляхом голосування і консенсусу. Акти конференції можуть містити тексти міжнародних договорів (конвенцій), або стати самостійними джерелами міжнародного права.

На міжнародному рівні присутня необхідність регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із

транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору. У цих цілях у 1944 році в Чикаго була укладена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію і створена універсальна міжнародна міжурядова організація – Міжнародної цивільної авіації (ІКАО) [3, с.2].

Крім ІКАО, суттєву роль у справі становлення і розвитку міжнародного повітряного права відіграють Міжнародні авіаційні організації й органи, яких налічується нині біля чотирьох десятків. До однієї з важливих таких організацій належить Європейська конференція цивільної авіації [3, с.3].

Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) заснована у Страсбурзі у 1955 році згідно з ініціативою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Ради Європи. Головна мета конференції – це розвиток безпечної, ефективної та життєздатної системи європейського повітряного транспорту, досягнення координації та співробітництва у рамках галузі між країнами.

Для прийняття особливо важливих рішень скликаються позачергові спеціальні сесії. Створюються різноманітні робочі групи, спеціальні комітети та групи експертів для вирішення конкретних нагальних завдань галузі. Робочі групи вивчають такі питання: перевантаження повітряного простору, економічної та аерополітичної діяльності, безпеки польотів, спрощення формальностей, авіаційної безпеки і кіберзагроз, функціонування аеропортів, захисту довкілля від наслідків авіаційної діяльності, економіки повітряного транспорту, прав та здоров'я авіапасажирів, перешкод для розвитку галузі, готують спільні позиційні матеріали до нарад ІКАО [2].

З грудня 1999 р. Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації – найбільшого авіаційного форуму Європи та відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики.

Беручи до уваги, що майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і підтриманню дружби і взаєморозуміння між націями і народами світу, тоді як зловживання нею може створити загрозу загальній безпеці, бажано уникати розходжень і сприяти такому співробітництву між націями і народами, від якого залежить мир у всьому світі.

Тому, досягнувши згоди щодо певних принципів і заходів сто-

совно проблем щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином, щоб міжнародні повітряні сполучення могли встановлюватися на основі рівності повітряним шляхом і здійснюватися раціонально та економічно, укладаються договори, угоди з цією метою.

Найбільшим проблемним питанням залишається дисбаланс, що утворився між реальними вимогами до цивільної авіації сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій і прагненням держави до євроінтеграції та нових можливостей для національних перевізників та її наближення до норм європейського союзу. Одним із основних питань на сьогодні є поступова адаптація національної законодавчої бази до міжнародних конвенцій, угод, а також європейських правових систем [6, с.13].

Державна авіаційна служба України покладає на себе завдання забезпечити безпеку цивільної авіації, сприяти розвитку цивільної галузі України в інтересах суспільства [1].

Авіаційні фахівці України беруть участь у роботі спеціалізованих робочих груп ЄКЦА за напрямками безпеки польотів, здоров'я авіапасажирів, спрощення формальностей, охорони довкілля, юридичних аспектів авіаційної діяльності, в боротьбі з актами незаконного втручання в авіаційну діяльність [5].

Важливим фактом тісного співробітництва була спільна підготовка Державіаслужби України та ЄКЦА для забезпечення найвищого рівня безпеки і готовності аеропортів міст України, що приймали Євро-2012.

Література

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 року № 545-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents>
2. Довідкова інформація про стан співробітництва з ЄКЦА [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Zovnishnja%20dijalnist/24032.html>
3. Костюк В. Ю. Правові аспекти діяльності міжнародних організацій цивільної авіації / В. Костюк [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2011_31/Kostuk.pdf

4. Політика Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Upravlinnya-yakisty/Polityka/30251.html>

5. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

УДК 3341:347.82 (043.2)

Чеботок Д. С., Шевченко О. С.,

студенти,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Боярська З. І., к.і.н., доцент

МІЖНАРОДНЕ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО, ЯК ГАЛУЗЬ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, що представляє собою сукупність загальноєвропейських і спеціальних принципів і норм, якими визначається правове становище повітряного простору і знаходяться в ньому літальних апаратів, встановлюється режим використання цього простору для цілей цивільної авіації, регулюються відносини, що виникають між користувачами з приводу повітряних пересувань, пов'язаних з ними комерційних операцій і забезпечення безпеки польотів [1].

Оскільки дана тема є актуальною на сьогоднішньому етапі розвитку суспільних відносин, то визначення самого поняття "міжнародне повітряне право" не є винятковим. У вітчизняній доктрині міжнародного права запропоновано значне число визначень міжнародного повітряного права, що істотно відрізняються один від одного. Наведемо два таких визначення. Так, Мовчан А. П. визначає міжнародне повітряне право як галузь міжнародного права, "представляє собою систему норм, що регулюють відносини між державами в зв'язку з використанням повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і забезпечення їхньої безпеки" [2]. Бордунов В. Д. дає наступне визначення: "Міжнародне повітряне право – частина міжнародного права, що представляє собою систему норм, що регулюють відносини між

суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням повітряного простору цивільною авіацією" [3]. Разом з тим, підкреслюється далі, велика група норм міжнародного повітряного права пов'язана з регулюванням міжнародних польотів як таких, незалежно від того, з якими цілями вони здійснюються.

Вважається загальноєвропейським, що міжнародне повітряне право регулює аеронавігаційні аспекти використання повітряного простору і не поширюється на природоохоронні відносини, використання сонячної енергії, вплив на атмосферні процеси і т. п. Використання військової авіації також залишається за рамками міжнародного повітряного права.

Основне джерело міжнародного повітряного права – Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року в якій закріплені стандарти схвалені Радою ІКАО, рекомендована практика, процедури тощо, які відомі під загальною назвою "міжнародні авіаційні регламенти". Стандарти і рекомендації ІКАО закріплені в 18 додатках до Чиказької конвенції, процедур аеронавігаційного обслуговування, додаткових аеронавігаційних процедурах та інших документах, що містять рекомендаційні норми. За винятком обов'язкових правил польотів, що містяться в Додатку 2 до Чиказької конвенції (тільки стосовно до польотів над відкритим морем), вимог до бортових журналів і визнання свідчень екіпажу і посвідчень льотної придатності, зазначені регламенти дотримуються державами на власний розсуд. Крім того до джерел міжнародного повітряного права належать багаточисленні двосторонні і багатосторонні угоди, що регулюють в основному регулярні міжнародні польоти цивільної авіації, що здійснюються з комерційною метою.

Отже, міжнародне повітряне право є галуззю сучасного міжнародного права, його складова частина, яка встановлює режим повітряного простору і регулює відносини між суб'єктами міжнародного права з приводу використання цього простору та організації міжнародних повітряних сполучень. Визначення міжнародного повітряного права має дискусійний характер, а саме, деякі автори вважають, що міжнародне повітряне право регулюють використання повітряного простору виключно цивільною авіацією, у той час як інші вважають, що використання військової авіації також входить в предмет регулювання міжнародного повіт-