

ряного права. Нам вважається більш прийнятна друга точка зору, про те, що міжнародне повітряне право встановлює режим використання повітряного простору виключно цивільною авіацією, оскільки це не передбачено нормами міжнародного повітряного права.

Література

1. Каламкарян Р. А. Міжнародне повітряне право: підручник / Р. Каламкарян, Ю. Мигачов. – К. : Юрінком Інтер, 2005.- 550 с.
2. Мовчан. А. П. Міжнародне повітряне право / А. Мовчан. – К. , 2001.- 24 с.
3. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право: підручник / В. Д. Бордунов – М. : Авіабізнес, 2007. – 464 с.

УДК 341:347.8 (043.2)

Яковенко В. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ПРАВОВІ ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

Основним законодавчим актом, що регулює відносини у сфері авіації є Повітряний кодекс України. Однак положення Повітряного кодексу не в повній мірі відповідають нормам міжнародного законодавства і потребам авіації, що підтверджують висновки та рекомендації аудиту ІКАО з перевірки організації управління цивільною авіацією України.[1]

Провідна роль в системі механізмів регулювання повітряного транспорту належить законодавчому процесу, і вона постійно зростає. Триває процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійно удосконалювати нормативно-правове поле, як на рівні міждержавних відносин, так і на національному рівні. Про-

відні авіаційні держави світу та країни Євросоюзу поступово відходять від традиційних двосторонніх відносин щодо повітряного сполучення та переходять на ринкові умови лібералізації та "відкритого неба" [2].

Нормативно-правові акти, які на теперішній час регулюють відносини в цивільній авіації України, не створюють між собою єдину узгоджену дієву регулятивно-правову систему. Існуюче авіаційне законодавство України, як складова процесу національного регулювання повітряного транспорту в деяких аспектах є спадком радянських часів та, на жаль, в повній мірі не задовольняє сьогодишнім потребам авіаційної галузі. У законодавстві, яке регулює відносини у сфері функціонування авіаційного транспорту та його безпеки, існують певні зони невизначеності наслідком чого є неспроможність повною мірою здійснювати регулювання діяльності авіаційної галузі в сучасних економічних умовах.

Наявний масив норм національного авіаційного права потребує крім впорядкування ще і вдосконалення, усунення протиріч та заповнення прогалин у правовому регулюванні. Концепцією розвитку цивільної авіації України, яка затверджена Постановою КМ України, від 28.12.1996, № 1587 визначені шляхи створення правової бази цивільної авіації України, зокрема, визначено як базові системи авіаційних правил, норм і стандартів (американської-FAR, європейської-JAR або системи АП Міждержавного авіаційного комітету) для гармонізації відповідних авіаційних правил України. Також Концепцією передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями. В подальшому був прийнятий Закон України, від 21.11.2002, № 228-IV "Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" та Закон України, від 18.03.2004, № 1629-IV "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу", в яких визначений курс на адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу [3]. Таким чином, основою для удосконалення та створення національної авіаційної нормативної бази стало законодавство Європейського Союзу, а також стандарти і рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). Саме така

позиція викладена розробниками нового Повітряного кодексу України, який вступає в силу 17.09.2011 року [4]. Новий Повітряний кодекс містить норму (ч.3 ст.11), якою визначено, що авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації. Основною позитивною характеристикою нового Повітряного кодексу України є те, що він спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, але в той же час кодекс містить в собі суттєві недоліки які потребують доопрацювання. Так, новий Повітряний кодекс переобтяжений бланкетними (відсилочними) нормами до інших законодавчих та нормативно-правових актів, які суттєво ускладняють його реалізацію.

Слід звернути увагу на загальні підходи до розуміння процесів гармонізації національного авіаційного законодавства до законодавства Європейського Союзу, а також щодо питань застосування стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). При створенні національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти увагу питанню співвідношення права і економіки, так як економіка впливає на право безпосередньо та опосередкованим шляхом, а саме: через державу, політику, правосвідомість та інше. Необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі породжується економічними потребами. Право виступає як закріплювач сформованих реальних відносин в економіці, забезпечує їхню стабільність, фіксує їх, а також відповідає матеріальним умовам життя у визначених рамках. Воно не може бути вище ніж рівень економічного розвитку суспільства. В умовах трансформації економічної системи в цілому, і зокрема в авіаційній галузі, право може виступати як певний стимулятор розвитку цивілізованих економічних відносин. У той же час, необхідно пам'ятати, що право не може насаджувати ринкові відносини, але може сприяти їх розвитку.

Література

1. Звіт щодо виконання функцій нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху в Україні від 31.05.2010 р. № 320 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>
2. Про відкрите небо: міжнародний договір від 24.03.1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>
3. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18.03.2004, №1629-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>
4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>

УДК 347.822.4(043.2)

Ярмак А. С.

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Єршов С. К., старший викладач

ОСНОВНІ МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Підвищення ролі цивільної авіації в міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питань міжнародно-правового гарантування безпеки цивільної авіації [1].

Відповідно до аналізу Державної авіаційної служби України, протягом 2012 року, при експлуатації цивільних повітряних суден України сталися 2 катастрофи і 4 аварії. Одна катастрофа відбулася під час виконання авіаційних робіт з десантування парашутистів та одна під час виконання приватного польоту літака авіації загального призначення. Три аварії сталися під час експлуатації