

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 (ICAO). 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 Є. 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

повітряних суден авіації загального призначення та одна при виконанні авіаційно-хімічних робіт.

Внаслідок авіаційних подій 8 людей загинуло і 17 отримали травми.

Управління безпекою польотів повітряних суден повинно забезпечувати виявлення та оцінку негативних факторів, що впливають на рівень безпеки, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення безпеки, збереження життя та здоров'я людей, охорону навколишнього природного середовища.

Для організації роботи з безпеки транспорту на всіх рівнях управління створюються відповідні служби.

Управління безпекою польотів у цивільній авіації України на державному рівні покладено на Державіаслужбу.

Державіаслужба здійснює управління безпекою польотів у цивільній авіації України відповідно до Повітряного кодексу та Положення про Державну авіаційну службу України нормативно-регулювання діяльності всіх суб'єктів цивільної авіації, проведення реєстрації та сертифікації об'єктів і суб'єктів, ліцензування їх діяльності та здійснення контролю та нагляду за забезпеченням безпеки польотів повітряних суден. Система державного регулювання та управління безпекою польотів.

Головними факторами, що впливають на безпеку польотів, є організаційні фактори на всіх рівнях управління цивільною авіацією, у тому числі досконалість системи державного регулювання і нормативного забезпечення та нагляду за діяльністю цивільної авіації, забезпечення професійної придатності авіаційного персоналу, забезпечення льотної придатності повітряних суден, забезпечення безпеки польотів при організації льотної роботи, обслуговуванні повітряного руху, аеродромному та метеорологічному забезпеченні.

З метою забезпечення безпеки цивільної авіації як на внутрішніх, так і на міжнародних рейсах всі пасажери (у тому числі транзитні і трансферні), їх ручна поклажа, багаж, всі особисті речі, які вони мають при собі проходять контроль на безпеку.

Пасажири, які не пройшли контроль на безпеку або не подали для цього ручну поклажу, багаж та інші речі, що належать їм, до посадки на борт повітряного судна не допускаються.

Безпосередніми факторами аварійності повітряних суден є фактори: екіпажу (людський фактор), технічний фактор (відмови систем повітряних суден) і недоліки в організації підготовки та забезпечення польотів [2].

Супутніми факторами, що впливають на розвиток аварійної ситуації в польоті, є: психофізіологічний стан екіпажу, недоліки в підготовці та забезпеченні польоту, стан зовнішнього середовища.

Експертна установа з розслідування авіаційних подій спільно з уповноваженим органом з питань цивільної авіації створюють систему обов'язкових сповіщень про інциденти з метою сприяння збору інформації про фактичні чи потенційні недоліки в забезпеченні безпеки польотів.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає перелік подій та обсяг інформації щодо безпеки в галузі цивільної авіації, які підлягають обов'язковому сповіщенню суб'єктами авіаційної діяльності, аналізу та/або розслідуванню, а також встановлює порядок сповіщення, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів [3].

#### *Література*

1. Репецький В. М. Міжнародне приватне право: підручник / В. М. Репецький – 2-ге вид., стер. – К.: Знання, 2012. – 437 с.
2. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ від 14 грудня 2005 року № 1503 /11783 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. № 3393 VI від 19.05.2011р. № 3393 VI // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46