

наповнення реальним змістом принципу верховенства права та надання надійних гарантій захисту прав людини.

Література

1. Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України № 1629 15 від 18.03.2004 р. // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 29. – Ст. 367
2. Угода про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Співтовариством від 16 червня 1994 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05>
3. Костюк С. Адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу: стан, проблеми та перспективи: / С. Костюк, Н. Істягіна. // Науковий вісник Дипломатичної академії України при МЗС України. – К.: Дипл. акад. України, 2001. – Вип. 4. – С. 196-202.
4. Моніторинг процесу адаптації державної служби до стандартів ЄС в сфері аналізу та розробки політики: звіт за 2011 рік, підготовлений Благодійним фондом "Інтелектуальна перспектива" за фінансової підтримки ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.csep.org.ua/>

УДК 347.822.4(043.3)

Сіроченко Т. В.,
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В РЕГУЛЮВАННІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Цивільна авіація – це сукупність повітряних суден, аеродромів, аеропортів, що здійснюють регулярні і нерегулярні перевезення в комерційних цілях за плату [3].

Цивільна авіація України переживає дуже непрості часи. Літако-вертолітний парк цивільної авіації України застарілий, а се-

редній вік українських авіалайнерів складає приблизно 15-20, а то і більше років. У зв'язку з цим виникає серйозна загроза щодо безпеки перевезень на таких повітряних суднах, тому було заборонено польоти деяких українських літаків в європейські країни, оскільки вони не відповідають вимогам безпеки, екології, шуму, охорони навколишнього середовища. Зважаючи на це актуальною проблемою є те, що на сьогоднішній день закупівля оновленої техніки майже не проводиться, а строк експлуатації старих машин все-таки продовжується шляхом проведення ремонтів, яка звичайно може вирішити дану проблему, але на досить нетривалий проміжок часу. Так, для забезпечення безпеки польотів змінюється схема аеровокзалів при якій виключаються тривалі переходи пасажирів. За рекомендаціями Міжнародної асоціації цивільної авіації (IATA) передбачаються відстані переходів пасажирів, які не повинні перевищувати 300 метрів, а максимальна відстань між стоянками автомобілів і найбільш віддаленими стійками реєстрації не повинна перевищувати 100 метрів. Варто зазначити, що майже всі аеропорти України централізовані аеровокзальні комплекси, окрім аеропорту Бориспіль, який впродовж останніх 20 років перетворився на децентралізований [5].

На думку Калюжного Р. А., проблема забезпечення безпеки авіаційних перевезень є актуальною для кожної країни. Саме рівень безпеки польотів прямо впливає на імідж держави, розвиток економіки та транспорту в цілому. Незважаючи навіть на науково-технічний прогрес в галузі авіаційної техніки, проблема безпеки польотів, набуває все більшої гостроти. Усі авіакатастрофи тягнуть за собою низку наслідків – це і моральні збитки у зв'язку з травматизмом чи загибеллю людей, що в свою чергу обтяжуються й матеріальним збитком, який, наприклад в США на початку 50-х років минуло століття оцінювався в 450 млн. \$, а в даний час ця цифра досягла 3 млрд. \$. Зокрема, за 2010 рік у світі було зареєстровано 29 авіаційних подій. В результаті чого загинула 831 людина в літаках і 6 чоловік на землі. Щорічно з 2000 по 2009 роки в середньому відбувалася 31 авіаційна подія, в яких гинуло по 810 чоловік [1].

У зв'язку з даними проблемами чи не найголовніше місце у їх подоланні займають саме міжнародні організації, оскільки міжнародне повітряне право – це не лише сукупність міжнародно-пра-

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