

відповідальність є важливою. Необхідно посилити санкції, як адміністративного, так і кримінального характеру, за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, тому що недодержання їх несе за собою тяжкі наслідки, які важко виправити. Краще їх запобігати, ніж потім виправляти.

### *Література*

1. Радіонова Т. В. Зміцнення правопорядку та боротьба зі злочинністю / Т. В. Радіонова. – О.: Одеський нац. ун-т ім. Мечникова, 2005. – 187 с.
2. Федорчук І. М. Вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, як обставина, що обтяжує покарання / І. М. Федорчук // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія Юридична. – 2009. – № 3. – С. 1-10.
3. Габиани А. А. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения / А. А. Габиани. – Тбилиси, 1968. – 188 с.
4. Карпец И. И. Отягчающие и смягчающие обстоятельства в советском уголовном праве / И. И. Карпец. – М.: Госюриздат, 1959. – 120 с.
5. Салманова О. Ю. Адміністративні стягнення як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху / О. Ю. Салманова. – Х.: НУВС, 2009 – 68 с.

УДК 656.7.01:061.25 ІСАО:002.66(043.2)

**Хомченко О. В., Бузун О. О.**, студентки,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Радзівілл О. А., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОВІДНОСИН УКРАЇНИ З ІКАО**

З самого початку розвитку авіації, тобто в перші десятиліття ХХ століття в Україні вже склалася стійка традиція авіаконструювання та аеронавігації. З 1909 року діє Київське товариство повітроплавання, а у 1913 році напередодні Першої світової війни – утворено Київський авіаційний загін. В цей період діяли такі видатні особистості в авіації як Ігор Сікорський, Петро Нестеров, Дмитро Григорович, Василь Мурашко та інші.

Розвиток аеронавігації вже в першу половину ХХ століття потребував прийняття міжнародних угод з регулювання міжнародних польотів. Проте лише після Другої світової війни з формуванням неоліберального міжнародного правопорядку серед найважливіших напрямків міжнародно-правової регламентації було виділене й регулювання цивільної авіації. Прийняттям 7 грудня 1944 року в Чикаго Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі Чиказька конвенція) було закладено основи

міжнародного повітряного права, створене юридичне підґрунтя для практики міжнародного авіаційного сполучення. Цей системний для цивільної авіації багатосторонній договір, учасницями якого є нині 190 держав, є важливим і для України як для авіаційної держави [1]. Друга частина Чиказької Конвенції є, фактично, установчим договором Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, далі ІКАО), штаб-квартира якої знаходиться у Монреалі (Канада).

У складі СРСР Україна відігравала важливу роль в розвитку радянської цивільної авіації. Тільки в Києві діяли два потужних підприємства з літакобудування. Ще у 1933 році було засновано Київський авіаційний інститут, який став провідним навчальним закладом союзного значення з підготовки інженерів цивільної авіації; пізніше він мав такі назви: Київський інститут цивільного повітряного флоту (1947 р.), Київський інститут інженерів цивільної авіації (1965 р.), Національний авіаційний університет (з 2000 р.). У 1960 році СРСР став учасником Конвенції про уніфікацію правил повітряних перевезень 1929 року (Варшавська система регулювання міжнародних комерційних авіаперевезень). Членство в ІКАО СРСР отримав 10 листопада 1970 року, і представники України брали активну участь в діяльності цієї організації в складі делегацій СРСР.

Після розпаду СРСР Україна підтвердила своє членство в ІКАО як суверенний суб'єкт міжнародного права. Законом про приєднання від 10 серпня 1992 року Україна стала членом Чиказької конвенції 1944 року. З моменту набуття для нашої держави чинності Чиказькою конвенцією (9 вересня 1992 року) Україна має в ІКАО повноправне членство. Постійне представництво України в ІКАО за сумісництвом забезпечується Послом України у Канаді. Представники України беруть активну участь у численних заходах ІКАО (Сесіях Асамблеї, спеціалізованих конференціях, включаючи Дипломатичну конференцію 1999 року, семінарах та нарадах), що сприяє залученню українських експертів до формування рішень і політики ІКАО, зокрема у європейському регіоні, підвищенню кваліфікаційного рівня національних авіаційних фахівців, своєчасному врахуванню оновлених міжнародних вимог у нормотворчій діяльності [2].

Враховуючи високий міжнародний авторитет Національного авіаційного університету, в 1996 році при ньому було відкрито Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки. Позитивний досвід, накопичений цим центром, став основою для відкриття Європейського регіонального навчального центру ІКАО з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден (2002 р.). Далі, було створено систему національних центрів, що працюють за методологією ІКАО. Це свідчить про значне посилення зв'язку між організацією та Україною.

З метою забезпечення координації підготовки фахівців з безпеки авіації в Національному авіаційному університеті було створено Інститут ІКАО. Інститут працює в тісному контакті з авіаційними адміністраціями багатьох країн з регіоналізації міжнародних навчальних програм і визнання національних програм підготовки авіаційних фахівців на базі впровадження передового досвіду. Від заснування цього Інституту донині близько 10 тисяч працівників авіаційних адміністрацій, авіакомпаній, аеропортів, авіаційних підприємств, аероклубів та авіаційних навчальних закладів з України та 77 країн світу пройшли підготовку та перепідготовку в навчальних центрах Інституту ІКАО. Фахівці Інституту ІКАО розробили програмний комплекс «IntroLight», який був проаналізований, перевірений, сертифікований групою європейських аудиторів і затверджений Державіаслужбою України. Завдяки діяльності Інституту, Україною встановлена постійна співпраця з міжнародним журналом «Aviation», який видається в Лондоні, і у виданні якого беруть участь 11 європейських авіаційних університетів [4].

Україна значно посилила своє співробітництво з ІКАО за останнє десятиліття. Ще у 2002 році МЗС України повідомило про активізацію технічного співробітництва, взаємодію у галузі стандартизації, розробки систем комунікацій й навігації, співробітництво з ІКАО на регіональному рівні, а також в сфері правового регулювання міжнародного транспортного сполучення. ІКАО відзначає високий потенціал нашої держави в аерокосмічній галузі та оцінюють значний внесок України у розвиток цивільної авіації.

Отже Україна є активним членом ІКАО, що підтримує взаємовигідні зв'язки з іншими її членами. В Україні тривають розробки систем комунікацій і навігації, розвивається співробітництво з ІКАО на регіональному рівні, удосконалюється правове регулювання міжнародного авіасполучення. На базі Національного авіаційного університету створено Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден, національні центри, що працюють за методологією ІКАО, а також Інститут ІКАО, через який Україна співпрацює з авторитетним міжнародним авіаційним журналом «Aviation».

#### *Література*

1. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (с изменениями и дополнениями, внесенными Протоколом от 10 мая 1984 г.) // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
2. Офіційний веб-сайт Міжнародної організації цивільної авіації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>.
3. Костюк В. Ю. Правові аспекти діяльності міжнародних організацій цивільної авіації / В. Ю. Костюк // Проблеми підвищення ефективності

інфраструктури: зб. наук. праць. – Вип. 31. – К.: НАУ, 2011. – С. 120-125.

4. Положення про Інститут ІКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://icao.nau.edu.ua/>

УДК 342.951

**Хомченко О. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Юринець Ю. Л., к.ю.н., доцент

## **ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ ЯК ОРГАНУ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ**

Досліджуючи діяльність Державної авіаційної служби, варто зазначити, що органи виконавчої влади в Україні в цілому – це система центральних і місцевих, одноособових і колегіальних, органів виконавчої влади на чолі з Кабінетом Міністрів України, що відповідно до Конституції та законів України забезпечують виконання Конституції України, законів України, указів Президента України, постанов Верховної Ради України в найважливіших сферах суспільного і державного життя України. Органи виконавчої влади знаходяться на бюджетному фінансуванні і є юридичними особами і, діючи у межах своєї компетенції, вони користуються відносною юридичною самостійністю. Органи виконавчої влади взаємодіють з органами законодавчої та судової гілок влади. Відповідно до Конституції України, це самостійний вид державних органів, який відрізняється від виконавчих органів системи місцевого самоврядування, виконавчих органів комерційних і некомерційних організацій та громадських об'єднань [1, с. 224].

Згідно з Положенням про Державну авіаційну службу, Державна авіаційна служба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Державіаслужба у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства.

Основними завданнями цього органу виконавчої влади є реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, внесення пропозицій Міністрові інфраструктури щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та