

державного контролю за діяльністю її суб'єктів. Вирішення цієї проблеми пов'язано з уніфікацією нормативно-правової основи безпеки польотів, підвищенням ефективності дії всіх правових засобів на учасників цих відносин.

Практичне вирішення задачі організованості, впорядкованості суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті значною мірою залежить від вдосконалення законодавства, що регламентує ці відносини, від повноти і якості врегулювання нормами права різних аспектів даної сфери. Саме висока суспільна значущість мети підвищення безпеки польотів на авіаційному транспорті і комплексний багатогалузевий характер проблеми визначають необхідність нормативно-правового регулювання відносин у цій сфері. Ця необхідність обумовлена ще й тим, що саме спеціальні (орієнтовані на безпеку польотів) державні дії можуть призвести до значного розвитку цієї системи, і, як наслідок, до скорочення аварійності на цьому виді транспорту.

УДК 342.92 (043.2)

Гузій Д. М., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Гусар О. А., старший викладач

РОЛЬ ІКАО В РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

З утворенням України як незалежної держави виникла нагальна потреба створення своєї власної авіаційної галузі та входження до міжнародної системи авіаційних міжнародних пасажирських перевезень.

Основним напрямом розвитку авіації України стали не внутрішні, а міжнародні перевезення. Утворилося кілька українських авіакомпаній (МАУ, Аеросвіт), які спеціалізуються виключно на міжнародних авіаційних перевезеннях. Такі перевезення регламентуються і ліцензуються міжнародним правом. Монополія на міжнародне авіаційне право належить Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО) (англ. International Civil Aviation Organization, ICAO).

ІКАО існує з 4 квітня 1947 р., коли набула чинності Чиказька конвенція 1944 року [1] і на сьогодні є однією з найбільш представницьких міжурядових організацій, що мають статус спеціалізованих установ ООН. Чиказька Конвенція закріпила широке коло норм, що стосуються самого принципу забезпечення безпеки цивільної авіації. У Конвенції містяться імперативні положення про забезпечення безпеки, зокрема,

регламентуються, що при встановленні правил для своїх державних повітряних суден держави зобов'язуються звертати належну увагу на безпеку навігації цивільних повітряних суден (п. «d» ст. 3); засоби аеронавігаційного забезпечення надаються в цілях безпеки та оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб була виключена небезпека для цивільних повітряних суден (ст. 8); необхідність приймати відповідні заходи, якщо аеропорти на аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69).

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, а у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс. Чинний Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року в ст. 11 визначає, що нормативно-правове регулювання цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації (Державна авіаційна служба України) авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України. На сьогодні прийнято більше п'ятисот нормативно-правових актів в галузі цивільної авіації, переважна більшість яких, згідно з положеннями Повітряного кодексу України [2], є авіаційними правилами.

Для забезпечення прийнятих на себе зобов'язань держави – члени ІКАО надали даній міжнародній організації ряд нормотворчих функцій, а саме, наділили ІКАО правом приймати і в міру необхідності час від часу змінювати відповідні міжнародні стандарти, рекомендовану практику і процедури, які повинні стосуватися: систем зв'язку й аеронавігаційних засобів, включаючи наземне маркірування; характеристик аеропортів і посадкових майданчиків; правил польотів і практики управління повітряним рухом; присвоєння кваліфікації льотному і технічному персоналу; придатності повітряних суден до польотів; реєстрації та ідентифікації повітряних суден; збору метеорологічної інформації та обміну нею; бортових журналів; аеронавігаційних карт і схем; митних та імміграційних процедур; повітряних суден, що терплять лихо, та розслідування випадків.

Діяльність ІКАО в галузі міжнародного повітряного транспорту здійснюється головним чином шляхом збору статистичних даних про перевезення, що виконуються національної цивільної авіації держав-членів, і їх обов'язі, а також розробки стандартів та рекомендованої практики ІКАО. Організація надає допомогу країнам-членам ІКАО у створенні наземних аеронавігаційних засобів і служб, необхідних для забезпечення повітряного руху, безпеки польотів, організації та управління цивільною авіацією, у підготовці льотного і технічного персоналу. Для здійснення своєї виконавчої

та координаційної діяльності у сфері міжнародної цивільної авіації ІКАО має ряд органів, що утворюють її структуру: Асамблею, Раду, Аеронавігаційну комісію, Авіатранспортний комітет, Юридичний комітет, Комітет зі спільної підтримки аеронавігаційного забезпечення, Фінансовий комітет. Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації, Секретаріат.

Для гарантування безпеки міжнародних польотів важливе значення має створення однакового технологічного режиму, що можливо тільки на основі одноманітних правил міжнародної аеронавігації. Цю роботу сьогодні здійснює ІКАО через ухвалення техніко-нормативних документів, що містять техніко-юридичні вимоги до повітряних суден, їх екіпажу й аеронавігаційних служб. Ці вимоги відображаються в стандартах, практиці, що рекомендується, правилах для аеронавігаційних служб, рекомендаціях і процедурах. Хоча техніко-юридичні вимоги і розпорядження, в якій би формі вони не закріплювалися, є рекомендаційними, між ними існує чітка ієрархія. Стандарт містить вищі еталонні вимоги, яких потрібно дотримуватись на користь безпеки міжнародної аеронавігації, чого не можна сказати про вимоги практики, що рекомендується. Стандарти і практика, що рекомендується, оформлюються у вигляді Додатків до Чиказької конвенції.

Відповідні стандарти та рекомендована практика ІКАО з перерахованих питань розроблені, прийняті і оформлені у вигляді 19 Додатків до Конвенції. Останній з яких був прийнятий в листопаді 2013 р. На підставі Додатків розробляються та постійно удосконалюються відповідні національні нормативні документи.

Завдяки співробітництву держав ІКАО вдалося домогтися значного спрощення митних, імміграційних і санітарних правил, що стосуються цивільної авіації; розроблена система метеорологічного обслуговування, контролю за польотами, зв'язку, радіомаяків і радіодіапазонів, а також інших засобів забезпечення безпеки польотів

Таким чином, можна констатувати, що Україна реалізовує концепцію формування нормативно-правової бази діяльності цивільної авіації, норми і правила якої наближаються до вимог Стандартів та Рекомендованої практики ІКАО.

Література

1. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (С изменениями и дополнениями, внесенными Протоколом от 10 мая 1984 года) // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
2. Повітряний кодекс України: Закон від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.