

П-35 і П-37). Сучасне наземне радіолокаційне обладнання на рівні базових принципів організації роботи виключає відомості про птахів, знімаючи зайве інформаційне навантаження з диспетчерів. Ніякі дослідні або дослідно-конструкторські роботи з адаптації обладнання нового покоління або щодо впровадження нових спеціалізованих радіолокаційних систем в країні не проводиться, що ускладнює або унеможлиблює в поточний час виконання вимоги про проведення радіолокаційних спостережень за переміщеннями птахів в районі розташування аеродромів.

На підставі цих нормативно-правових документів була введена посада інженера з авіаційної орнітології та внесена до Єдиного кваліфікаційного довідника посад керівників, фахівців і службовців. Укладачами довідника допущена принципова помилка, яка передбачає наявність у фахівця біологічної, а не технічної освіти; не вірно також інтерпретовані основні посадові обов'язки. Визначено норми постачання інженера з авіаційної орнітології спецодягом та спецвзуттям.

Література

1. Керівництво щодо орнітологічного забезпечення польотів у цивільній авіації (РКОП ГА-89), введене в дію з 01.05.1989 наказом МГА СРСР від 26.12.1988 № 209.

2. Керівництво щодо експлуатації цивільних аеродромів України, введене в дію наказом ДВТ від 19.09.1994 № ДВ-98.

3. Єдиний кваліфікаційний довідник посад керівників, фахівців і службовців від 29.01.2009 № 32 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/big/text129/pg1.htm>

УДК 347.822.4(043.2)

Масло Н. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПОЛЬОТІВ: ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Розвиток транспорту, підвищення його ролі у житті людей супроводжується не тільки позитивним ефектом, а й негативними наслідками, зокрема, високим рівнем аварійності транспортних заходів та дорожньо-транспортних пригод. Будь-який транспортний засіб – це джерело підвищеної небезпеки. Це зумовлюється можливістю ДТП, катастрофами та аваріями, травмами при посадці чи виході з транспортних засобів або під час їх руху.

Повітряний транспорт – це усі види підприємств, організацій та

установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг у сфері авіації, утворює повітряне право України. Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, набуває виключної важливості у зв'язку з великою кількістю аварій і катастроф.

З часу появи повітряного транспорту виникає проблема забезпечення безпеки авіапольотів. Щорічно у світі стається близько 60 авіаційних катастроф, в 35 з яких гинуть пасажирів та екіпаж. Авіаційні катастрофи, незаконні дії пасажирів на борту чи в аеропорту почастишали в цивільній авіації. Міжнародні повітряні перевезення є масовими і достатньо складними. Тому необхідний чіткий правовий механізм їх регулювання, фіксація прав, обов'язків і відповідальності учасників.

Положення «Про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті» (2005 р.) визначає порядок організації робіт щодо попередження авіаційних подій, завдання та функції управління, органів, об'єктів та суб'єктів управління, встановлює форми контролю за виконанням робіт [1].

Система управління безпекою польотів є сукупністю заходів із застосування єдиного підходу до управління безпекою польотів, що передбачає оптимізацію організаційної структури, розподіл відповідальності між органами державної влади та суб'єктами авіаційної діяльності, визначення політики та експлуатаційних процедур щодо забезпечення безпеки польотів. В основі управління безпекою польотів лежить системний підхід до виявлення і усунення джерел небезпеки та здійснення контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків [2].

Будучи джерелом підвищеної небезпеки, повітряне судно тільки тоді стає безпечним, коли знаходиться без руху на землі. Можна намагатися забезпечити високий рівень безпеки та надійності авіаційного транспорту, але повністю зробити його безпечним є завданням, яке людству виконати не під силу. Мета забезпечення безпеки польотів полягає, насамперед, у ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди суб'єктам авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. Механізм забезпечення безпеки перевезення пасажирів складають норми універсального та національного характеру, які гарантують безпеку цивільної авіації від незаконного втручання, визначають обов'язки держави щодо дотримання технічних стандартів ІКАО.

Заслуговує на увагу досвід ЄС, де технології і заходи безпеки є

предметом постійної уваги законодавців. Безпека пасажирів забезпечується не тільки застосуванням технологій огляду, але й поінформованістю пасажирів про авіакомпанії, які не відповідають вимогам технічних стандартів, що ставляться державою. Варто також публікувати в офіційних засобах масової інформації перелік авіакомпаній, які не відповідають стандартам безпеки.

Отже, безпека перевезення пасажирів забезпечується нормами міжнародного і національного характеру. Тому необхідно приймати такі закони, які б конкретизували всі питання, що пов'язані з гарантуванням безпеки здійснення повітряних перевезень різних рівнів, особливо пасажирів.

Література

1. Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державіаслужби від 25.11.2005 № 895 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua>.

2. Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 № 273-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>.

УДК 629.78(043.2)

Настенко Д. Ю., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

РОЗВИТОК КОСМІЧНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ: ІСТОРІЯ ТА РЕАЛІЇ

Початком формування міжнародного космічного права варто вважати подію, яка відбулася 4 жовтня 1957 р. Саме тоді Радянський Союз запустив перший штучний супутник Землі. З цього моменту розпочалася нова ера в розвитку людської цивілізації. Зазначене справило істотний вплив на різні сторони життєдіяльності держав, у тому числі на міжнародні відносини. Виникли нова сфера людської діяльності, яка потребувала правового регулювання, а саме – космічна.

ООН відіграла важливу роль в розвитку та установленні космічного права був створений в 1959 році, до його функцій відносять: аналіз масштабів міжнародного співробітництва з мирного використання космічного простору; розробку програм та керування технічним співробітництвом ООН в даній сфері; сприяння дослідженню та розповсюдженню інформації про космос; допомогу у створенні нових