

### *Література*

1. Курс адміністративного права України: підручник / [В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В. Д. Сущенко та ін.]. – 2-ге вид., перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2013. – 872 с.
2. Собакарь А. О. Адміністративно-правові засади державного контролю за безпекою польотів на авіаційному транспорті: монографія / А. О. Собакарь. – Донецьк: Донбас, 2011. – 203 с.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
4. Дараганова Н. В. Юридична відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті: дискусійні питання / Н. В. Дараганова // Юридична наука. – 2011. – № 4-5. – С. 83-90.

УДК 343.341: 347.822.4

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

### **НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ПОНЯТТЯ «БЕЗПЕКА» У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Україна відкрила для себе нові горизонти у 1991 році, коли здобула незалежність. Попередній етап розвитку у теренах колишнього СРСР багатий здобутками, пов'язаними з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати на початку ХХ століття. Ще у 1923 році в Україні було створено авіакомпанію «Укравоздухпуть». Високі показники її роботи стали основою для об'єднання «Укравоздухпуті» з російським «Доброльотом». Так у 30-х роках народився «Аерофлот». Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативі, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності [4].

Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути повного краху в умовах різкого падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів. У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та стрімко встановила повітряні мости з багатьма країнами світу. Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України, вже розроблено й ухвалено Національну програму інтеграції України до європейського союзу (ЄС). Обраний шлях

передбачає багато змін у всіх сферах, включаючи й цивільну авіацію. У рамках загальної адміністративної реформи в Україні, початок якої співпав з прийняттям України 15 грудня 1999 року у члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією.

Слід зазначити, що 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 міжнародної цивільної авіації [3].

Нормативно-правове закріплення поняття «безпека» подано в Чиказькій конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію [1]. При цьому можна виокремити три групи норм, в яких визначено термін «безпека».

У першій групі термін вживається у вузькому значенні. Ці положення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден (ст. 8); необхідно вживати відповідних заходів, якщо аеропорти або аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69).

До другої групи відносять положення, в яких підкреслено можливий вплив використання цивільної авіації на безпеку інших сфер суспільної діяльності, крім власне цивільної авіації. Так, у Преамбулі Чиказької конвенції 1944 р. зауважено, що зловживання цивільною авіацією може створити загрозу загальній безпеці. У цьому зв'язку закріплюється право держави обмежити або заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах суспільної безпеки, в міркувань військової необхідності, при виключних обставинах або у період надзвичайного стану (ст. 9), заборонити або обмежити перевезення визначених предметів через свою територію «з метою дотримання суспільного порядку і безпеки» (ст. 35). Нарешті, ст. 64 Конвенції названа «Угоди з безпеки» щодо авіаційних питань, що входять у компетенцію ІКАО і безпосередньо впливають на міжнародну безпеку.

Третю групу становить положення, в яких термін «безпека» не можна звести тільки до її вузького значення й які одночасно стосуються власне «безпеки цивільної авіації». Так, ст. 37 Конвенції, визначаючи конкретні технічні питання, з яких ІКАО може затверджувати і змінювати

міжнародні стандарти і рекомендації, встановлює, що вони можуть відноситися «також до таких інших питань, що стосуються безпеки... повітряних сполучень, які час від часу можуть виникати». Проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної «техніки безпеки». По-друге, сюди входять специфічні правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці [2, с. 357].

Отже, саме в цих двох напрямках з перших років появи авіації розвивалися міжнародно-правові норми, пов'язані з гарантуванням безпеки міжнародної цивільної авіації. Їх аналіз дає можливість мати уявлення про історію і характер становлення в міжнародному повітряному праві принципу «гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації».

#### *Література*

1. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://base.garant.ru/2540490/>
2. Буткевич В. Г. Міжнародне публічне право / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний. – К.: Либідь, 2002. – 463 с.
3. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М.: МО, 1986. – 195 с.
4. Стан української авіації у період відродження державності України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.osvita.ua/vnz/reports/astronom/25966/>

УДК 347.8:351.814 (043.2)

**Семенюк Я. А.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Розум І. О., к.ю.н.

### **АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЛІЦЕНЗУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Порядок організації авіаперевезень в Україні регулюється Повітряним кодексом України та численними міжнародними конвенціями і договорами, членом або учасницею яких є Україна.

Міжнародними договорами та національними законодавствами багатьох держав і України, зокрема, передбачено, що для здійснення міжнародних перевезень перевізник повинен отримати від уповноваженого органу спеціальний дозвіл, тобто ліцензію. Ліцензія – документ, що надається органом ліцензування, на право провадження суб'єктом господарювання визначеного ним виду господарської