

всех этапах жизненного цикла ВС и их адаптация для конкретных целей и задач эксплуатантов в этих работах не рассматривался.

Таким образом, подытоживая обобщение рассмотрение технических характеристик ВС, отметим, что существующие теоретические разработки и практические методики по формированию процессов ТЭ ВС направлены, в основном, на решение следующих задач:

1) обоснование и оценка ЭТХ каждого типа ВС, таких как: эксплуатационная и ремонтная технологичность, контролепригодность, долговечность и безотказность комплектующих изделий и ВС в целом, определяющих техническое совершенство и приспособленность ВС к технической эксплуатации – отдельно по этапам разработки и эксплуатации ВС;

2) разработка методов формирования и оптимизации режимов ТОиР изделий, систем и оборудования ВС ГА, определяющих объем и периодичность выполнения работ ТОиР, непосредственно связанных с поддержанием и восстановлением летной годности ВС в процессе их эксплуатации - отдельно по этапам разработки и эксплуатации ВС.

Література

1. ГОСТ 18322 Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения. – М.: Стандартиздат, 1978. – 605 с.

2. ОСТ 5430044-85 Система ТОиР авиационной техники. Основные положения / Исп. Белоконь Н. И., Деркач О. Я., Далецкий С. В. и др. – М.: РИО МГА, 1986. – 187 с.

3. Далецкий С. В. Проблемы формирования системы ТОиР воздушных судов ГА / С. В. Далецкий. – М.: Изд-во МАИ, 2001. – 390 с.

4. Общие требования к программе ТОиР самолётов ГА / С. В. Далецкий, О. Я. Деркач, Б. А. Климчук и др. – М.: ЦНТИ ГА, 1985. – 190 с.

5. Инструкция 54-003-025-89 Система ТОиР авиационной техники. Термины и определения / Исп. Далецкий С. В., Дмитриев Н. Б., Кузнецова Т. Н. и др. – М.: РИО МГА, 1990. – 280 с.

УДК 347.8:341(043.2)

Кузьмін А. Р., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ПРИНЦИПИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА ТА ЇХ РЕАЛІЗАЦІЯ

У сучасному світі авіація має важливе значення для багатьох країн світу. Разом з авіацією розвивалося і міжнародне повітряне право.

Основним джерелом регулювання правовідносин у цій сфері є міжнародні договори

У 1944 році в Чикаго була підписана Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Основним досягненням цієї Конвенції було визнане право кожної країни на суверенітет повітряного простору над територією своєї держави. Також Конвенція містить важливі положення про заснування Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Організація ІКАО – шляхом розробки принципів і методів міжнародної аеронавігації, розвиває повітряні траси, аеропорти, аеронавігаційні засоби для сприяння безпечних польотів.

Однак, конвенція не може бути застосована до повітряних суден, які перебувають у певних державних органах (військових, митних та поліцейських).

Міжнародне повітряне право за сферою дії визначається з урахуванням розподілу атмосфери на суверенний повітряний простір, розташований над сухопутною і морською територією держав, і відкритий (міжнародний) повітряний простір, розташований за межами державних кордонів. Юридичний статус повітряного простору з міжнародного права спирається на загальновизнані принципи міжнародного права.

Досліджуючи дане питання та аналізуючи правові позиції вчених, можна відмітити спеціальні принципи міжнародного права: принцип повного і виняткового суверенітету держави над його повітряним простором, що означає право кожної країни самостійно встановлювати правовий режим користування частиною атмосфери, розташованої над її територією, принципи суверенного повітряного простору, де кожна країна зобов'язана забезпечувати таке використання свого повітряного простору, при якому інтереси інших держав: національних та іноземних - користувачів не були б ущемлені; принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі, до якого належить частина атмосфери, розташована за межами державних кордонів. Згідно з цим принципом літальні апарати будь-якої держави мають право на безперешкодне здійснення польотів в міжнародному повітряному просторі за умови дотримання встановлених міжнародним правом приписів.

Існує принцип заборони пасажирам та екіпажу літального апарату здійснювати проти іноземних морських і повітряних суден, осіб і майна, що знаходяться у них на борту, неправомірні дії насильства, затримання або грабіжу в особистих цілях. Принцип свободи польоту з метою безперервного і швидкого транзиту через повітряний простір над протоками, зазвичай використовуваними для міжнародного судноплавства; принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації, що припускає: вжиття заходів щодо забезпечення конструктивної та іншої техніко-експлуатаційної надійності літальних апаратів, різної авіаційної

техніки, обладнання, чіткої роботи керуючих і допоміжних - диспетчерських, метеорологічних наземних служб та боротьби з незаконними актами, що загрожують безпеці польотів [1, с. 541].

Всі ці принципи міжнародного повітряного права спрямовані на забезпечення потреб громадян та оборони і безпеки держав, а також охорона інтересів держави, безпеки польотів повітряних суден, авіації та екологічної безпеки. Окрім принципів міжнародного повітряного права, існують права «Свободи повітря», завдяки яким здійснюється правове регулювання відносин в цій сфері.

Національним законодавством та Чиказькою конвенцією 1944 р. у частині здійснення під час міжнародних польотів комерційної діяльності за невійськовими повітряними судами визнаються такі права, або «свободи повітря»:

— право на безпосадочний транзитний політ над територією даної країни, тобто політ без посадок та здійснення будь-яких комерційних операцій;

— право транзиту з посадкою в технічних (заправка паливом, технічний огляд, ремонт) та інших некомерційних цілях, без навантаження-вивантаження об'єктів перевезення або посадки-висадки пасажирів;

— право приймати і висаджувати пасажирів і вивантажувати об'єкти перевезення на іноземній території, якщо такі мають пунктом відправлення та призначення територію будь-якої третьої держави;

— право здійснювати всі види перевезень між третіми країнами через територію держави реєстрації повітряного судна;

— право здійснювати всі види перевезень між аеропортами однієї і тієї ж іноземної держави та інші [1, с. 542].

Тобто, держава встановлює порядок перетину іноземними повітряними судами свого кордону, регулює в межах свого повітряного простору всі повітряні пересування, здійснює щодо іноземних повітряних суден та їх екіпажів адміністративну, кримінальну юрисдикцію, реалізує норми та принципи, що регулюють міжнародні польоти [1, с. 542].

В Україні основним законодавчим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України, який містить положення про використання міжнародного повітряного простору, здійснення міжнародних польотів, переліт державного кордону та інші.

Виходячи із вище наведеного можна зробити висновок, що міжнародні принципи та права міжнародних польотів пронизують всю матеріальну основу міжнародного повітряного права і їх реалізація є основоположною в розвитку даної галузі права.

Література

1. Військове право: підручник. Серія «Право в Збройних Силах-

консультант» / Стрекозов В. Г., Кудашкин А. В. та ін. – М.: «За права військовослужбовців». – Вип. 45. – 640 с.

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page4>

УДК 341.824:338.47(043.2)

Лазоренко Я. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

РОЗВИТОК АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В США

Авіація загального призначення – авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт [1]. За останні роки зростає кількість подій з людським жертвами, що мають місце при експлуатації повітряних суден, не внесених до Державного реєстру цивільних повітряних сил України. Переважно основним фактором, що призводив до виникнення авіаційних подій та інцидентів, став людський фактор. Достатньо також випадків, коли головною або супутньою причиною виникнення авіаційних подій та інцидентів став технічний фактор (разом з виробничо-конструктивним недоліком). Тому важливо впроваджувати заходи, які, як мінімум, забезпечують: виявлення загроз безпеки польотів та здійснювати безперервний моніторинг та оцінку показників безпеки польотів.

Не зайвим буде також звернутися до досвіду великих країн-лідерів, від яких безпосередньо залежить світова економіка.

Правильним буде розпочати огляд даної теми зі США, оскільки в сучасному світі авіаційне законодавство саме цієї країни вважається найбільш розвиненим в секторі авіації загального призначення (АЗП). Згідно класифікації, прийнятій в США, АЗП включає в себе всю авіаційну техніку, що не використовується в комерційній авіації та в структурах міністерства оборони (під виразом «комерційна авіація» в США розуміється тільки рейсова авіація, а не тільки та, що дозволяє заробляти гроші). Також особливістю правового регулювання АЗП в США є ділова авіація [1].

Ділові літаки – це такі літаки, які використовуються компаніями або приватними особами для потреб власного підприємства. Управляє і контролює діяльність ділової авіації один єдиний орган – Федеральне управління цивільною авіацією США. У його компетенцію входить державне управління діловою авіацією і видання правових актів, що