

забезпечення безпеки польотів, програми аналізу польотних даних на основі параметричної та мовної інформації бортових реєстраторів і добровільних повідомлень льотних екіпажів ПС про особливі події, які мали місце в польоті;

— забезпечення якісного технічного обслуговування ПС;

— забезпечення контролю за виконанням авіаційними спеціалістами всіх категорій вимог національних та корпоративних авіаційних правил, які стосуються їх;

— організація підготовки та підвищення кваліфікації всіх категорій авіаспеціалістів відповідно до діючих правил;

— забезпечення обслуговуючого персоналу та льотних екіпажів кожного типу ПС керівництвами з експлуатації ПС, в яких містяться процедури щодо експлуатації ПС. У керівництвах повинна міститися детальна інформація про системи ПС і контрольні карти, які підлягають використанню, а також враховуватись аспекти людського фактора;

— у разі авіаційної події ПС забезпечення зберігання всіх записів бортових реєстраторів, які належать до даного польоту, у надійному місці до видачі органу, який уповноважений проводити розслідування авіаційної події.

УДК 341.342.9

Козачок І. Я., аспірант,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ФОРМУВАННЯ НОВИХ ПАРАМЕТРІВ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Зрушення, які відбулися в сучасному світі, перехід України в демократичне правове поле інспірували необхідність вирішення глобальних проблем зусиллями практично всіх держав, висунули перед правовою наукою завдання адаптувати законодавство України в парадигму цих змін, інкорпорувати в нього кращі досягнення, внести зміни в систему національного повітряного права, які б відповідали сучасним реаліям, забезпечили його належну взаємодію з міжнародними правовими нормами. Особливо це стосується проблеми безпеки життя і здоров'я людини.

В умовах формування нових параметрів світового повітряного простору помітно зросла потреба в забезпеченні екологічної, економічної, політичної, соціальної безпеки використання національного повітряного простору кожної держави за допомогою погодженої між державами взаємодії принципів та норм міжнародного й національного повітряного

права та формування з цією метою відповідних фінансових, матеріальних, виробничих, науково-дослідних, трудових та інших ресурсів.

Серед першочергових проблем – потреба визначення поняття держави як суб'єкта національного й міжнародного повітряного права, як суб'єкта, на якого покладено функцію формування і забезпечення дотримання усіма іншими суб'єктами національного й міжнародного правопорядку [4, 5, 2].

Світова організація цивільної авіації щоденно робить важливі прогресивні кроки щодо вдосконалення системи безпеки польотів як на міжнародному, так і на регіональних рівнях. Ознаки прогресу полягають у тому, що на 38-й сесії Асамблеї ІКАО був прийнятий новий, 19-й Додаток до Чиказької Конвенції, який включив у себе положення, що стосуються безпеки, котрі раніше були згадані в Додатках 1, 6, 8, 11, 13 та 14. Цей документ має на меті закріпити правові норми, які стосуються збільшення ролі держави в управлінні безпекою польотів, розробки гармонізованих стандартів, а також передбачає наявність концентрації всіх норм і положень правової бази в одному спільному документі.

На думку багатьох учених, для успішного входження України до Європейського Союзу слід зробити дальші кроки щодо впровадження досвіду економічно розвинутих країн щодо організації економічно ефективної діяльності авіаційної галузі та адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів [3]. Одним із таких кроків є підготовка аеропортів країни до роботи в нових умовах. Так, наприклад, у багатьох державах завершено процеси реструктуризації авіапідприємств із виділенням аеропортів у самостійні суб'єкти господарювання і надання їм статусу юридичної особи. За умов економічної доцільності, слід, як у цих країнах, запровадити відповідні правові механізми передачі у власність територіальних обласних громад збиткових аеропортів із забезпеченням їх постійними дотаціями з місцевих бюджетів для підтримання ними встановленого рівня придатності до експлуатації. Також доцільним при цьому є практика ліквідації аеропортів у разі відсутності в територіальних обласних громад коштів для зазначених дотацій або їх неготовності прийняти у власність аеропорти, які є збитковими і до того ж, не мають сертифікатів придатності до експлуатації.

Заходи з підготовки приєднання України до ініціативи «Єдине європейське небо» і створення умов для повномасштабного виходу вітчизняної авіатранспортної галузі на загальноєвропейський ринок авіапослуг мають охоплювати всі національні авіакомпанії. Перш за все слід удосконалити авіаційне законодавство України з урахуванням норм міжнародного повітряного права. Зокрема це стосується його положень, які регламентують державне забезпечення і особливості діяльності цивільної авіації, правил безпеки польотів у повітряному просторі України. Потребують розробки та прийняття нормативно-правові акти, якими визначаються сфера та порядок державного регулювання діяльності

природних монополій та ринкових відносин у авіаційній галузі, комерційні права авіаперевізників, механізми їх захисту. Необхідно також удосконалити систему нагляду за безпекою діяльності вітчизняних авіакомпаній в Україні та поза її межами на основі стандартів ЄС.

Потребують відповідної уваги, законодавчого та організаційного вирішення питання, гостроту яких українські авіапідприємства відчують уже сьогодні та які можуть набути доволі критичного характеру в умовах відкритої конкуренції з європейськими виробниками і постачальниками авіаційної продукції [5, с. 106]. Це, зокрема, питання зменшення собівартості виробництва і державного контролю за відпускними цінами на авіаційну техніку відповідно до законодавства, норм та правил ЄС. Крім того, враховуючи, що переважна більшість українських авіакомпаній обмежена у фінансових ресурсах, необхідно на підготовчому етапі забезпечити для них пільгові умови придбання та експлуатації авіатехніки, що виробляється в Україні, та авіатехніки закордонного виробництва, аналогів якої в Україні немає. З цією ж метою доцільно запровадити більш гнучку систему задоволення потреб експлуатантів авіатехніки.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_038
2. Шереметьєва О. Ю. Роль конституційних норм як інтеграційної складової формування системи повітряного права України / О. Ю. Шереметьєва // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2009. – № 2 (11). – С. 4-8.
3. Боровенко В. М. Правові проблеми щодо виконання міжнародних польотів в Україні / В. М. Боровенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vuzlib.com/content/view/126/60/>
4. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право: зб. наук.-практ. публ. / В. І. Рижий. – К.: Юстініан, 2011. – 480 с.
5. Сліпченко А. Правові засади інтеграції України до загальноєвропейського повітряного простору / А. Сліпченко // Право України. – 2009. – № 1. – С. 102-107.