

## **ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ**

Діяльність держави щодо адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки польотів робить лише перші кроки і характеризується відсутністю науково-теоретичних досліджень цієї проблеми, у тому числі: невизначеністю місця безпеки польотів в системі національної безпеки України, поняття і правової характеристики безпеки польотів.

Проаналізувавши статистичні дані та деякі науково-теоретичні дослідження, можна дійти висновку, що за останні роки в Україні стан безпеки польотів погіршився. Отже, необхідно вжити напрямки і заходи для покращення даної сфери.

Перш за все це техніка. На думку М. Раскалей, більша частина українських авіаперевізників є чартерними авіакомпаніями, що використовують застарілу й таку, що відпрацювала свій ресурс техніку радянського виробництва. Частина з них взагалі не має власного парку повітряних суден, а використовує лише орендовану авіатехніку [1, с. 22]. Авіаційна галузь є надзвичайно важливою складовою економіки держави, то ж, щоб інтегруватися у світову економічну спільноту необхідно підтримувати авіацію у належному стані. Для цього необхідно удосконалювати вітчизняну нормативно-правову базу, укладати якомога більше договорів перевезень з зарубіжними авіакомпаніями. Інтеграція цивільної авіації в систему міжнародних зв'язків являє собою стратегічну важливу мету національної економічної політики. Досягнення цієї мети дає можливість Україні стати учасником програми розвитку єдиного європейського повітряного простору.

Отже, для розвитку авіації потрібно не лише удосконалити техніку, але й загалом потрібна ефективна державна політика щодо підтримання міжнародних економічних зв'язків. Можна стверджувати, що роль держави у забезпеченні безпеки польотів є найсуттєвішою. На думку М. Кравченка, в останні роки застосування законодавства про конкуренцію щодо повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладене в національне законодавство про конкуренцію, в тому числі на повітряному просторі, постійно збільшується. Як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації важливим для регулювання є питання союзів та об'єднань, невідповідності згідно антимонопольного законодавства, зловживання переважним положенням на ринку, демпінгу що-

до обсягу перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги, кредитів та інші. Головною проблемою у вирішенні цих питань є різні підходи країн-учасниць міжнародного авіаційного ринку щодо розмежування звичайної та антиконкурентної практики здійснення діяльності суб'єктами авіаційних перевезень. Володіння державою контрольним пакетом корпоративних прав провідних національних перевізників є звичайною практикою контролю за діяльністю авіаційних підприємств на пострадянському просторі.

Також практикується надання цим перевізникам з боку держави прямої фінансової підтримки та іншої допомоги, яка значно впливає на конкурентоспроможність національних перевізників пострадянських держав, порівняно з авіаперевізниками інших країн на ринку міжнародних авіаційних перевезень. [2, с. 141]. На сьогодні, країни СНД формують свої відносини у сфері міжнародних авіаперевезень на основі договірних угод. Таким чином вони намагаються захистити інтереси своїх національних авіаперевізників. Така протекціоністська політика загалом характерна для вказаних країн, оскільки внаслідок об'єктивних обставин їх авіакомпанії не спроможні на рівні конкурувати з лідерами міжнародного авіаційного ринку перевезень – США та країнами Євросоюзу.

Для того, щоб українські авіаперевізники перебували в узгодженій системі з іноземними суб'єктами необхідно удосконалити вітчизняне законодавство і в аспекті інформаційної глобалізації. Деякі непорозуміння призводять до втрати престижу та до суттєвих матеріальних втрат авіакомпаній. Тобто, на думку М. Раскалей, глобалізація в цьому питанні може мати позитивні наслідки тільки в тому випадку, коли йдеться про спрощення системи регулювання відносин повітряного сполучення. А для досягнення цієї мети доцільно було б створити таку інформаційну систему, яка б містила в собі всі нормативні документи, включаючи конвенції, міждержавні угоди та інші нормативні акти, як зовнішні, так і внутрішні, які стосуються повітряного права. Необхідно сюди додати також судову практику та коментарі щодо застосування таких нормативних актів. Це могло б значно полегшити діяльність суб'єктів авіаперевезень, покращити практику вирішення спорів у судовому порядку і, взагалі, вдосконалити відносини в цій галузі. Така інформація має цінність ще й тому, що виходячи з подій, які відбуваються у світі останнім часом, вона має більш чітко зорієнтовувати вітчизняних авіаперевізників, зайнятих у міжнародних авіаперевезеннях, в особливостях правового режиму «відкритого неба», а це знання, які мають великий практичний сенс при роботі на ринку перевезень у таких країнах [1, с.23].

Також інформатизація авіаційної галузі має відношення не тільки до галузевої інформаційної діяльності, а й опосередковано зачіпає потреби та ін-

тереси пасажирів та працівників авіаційної галузі, у тому числі: їх права і свободи людей, громадян, гарантій цих прав і свобод, визначає обов'язки громадян, їх правосуб'єктність, правовий режим власності на інформацію; порядок застосування мов; реалізацію засад регулювання праці співробітників авіаційної галузі тощо [3, с.7].

#### *Література*

1. Раскалей М. Парадигма вдосконалення повітряного права України / М. Раскалей // Віче. – № 12. – 2009. – С. 22–23.
2. Кравченко М. В. Регулювання та розвиток конкуренції авіаперевізників світу та України / М. В. Кравченко // Економіка та держава. – № 8. – 2011. – С. 141–146.
3. Цимбалюк В. С. Забезпечення безпеки інформаційних систем у цивільній авіації / В. С. Цимбалюк // Юридичний вісник. Повітряне та космічне право. – № 4(9), 2008. – С. 5–10.

УДК 340:070–05 (043.2)

**Макеєва О. М.**, старший викладач,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ПРАВОВА КУЛЬТУРА ПРАЦІВНИКІВ МАС-МЕДІА ЯК ІНСТИТУТУ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВИ ТА СУСПІЛЬСТВА**

Суттєве зростання ролі мас-медіа як інституту громадянського суспільства у становленні нових форм демократії, в тому числі у демократичних трансформаціях українського суспільства, потребує комплексного наукового дослідження, аналізу та осмислення. Актуальність зазначеної проблематики зумовлена, насамперед, недостатністю розробки її в науковій літературі та станом правової культури працівників мас-медіа.

Засоби масової інформації (далі – ЗМІ) своєю природою є одним з найважливіших демократичних інститутів громадянського суспільства. Як зазначає О. Скакун, вони виконують функцію посередника між владою та суспільством, забезпечують основні права свободи людини та громадянина на отримання повної, неупередженої інформації, необхідної для прийняття усвідомлених рішень. Інформуючи, критикуючи й контролюючи, вони сприяють налагодженню процесу комунікації у суспільстві, залученню людей до участі у суспільному житті, розвитку їх громадянської позиції [1, с. 86–87].

Повноцінне функціонування демократичної, правової, соціально орієнтованої держави неможливе без високого рівня правової культури журналістів, які збирають, опрацьовують і доносять інформацію до громадян. Право-