

Значимість IATA у глобальному розумінні у тому, що вона здійснює розробку та прийняття єдиних правил авіаперевезень, рекомендацій з принципів побудови тарифів та визначення їх рівня на всіх лініях, що експлуатуються авіакомпаніями членами IATA, вироблення загальних стандартів обслуговування пасажирів і вантажів, уніфікації умов міжнародних повітряних перевезень.

Лише IATA та ІФАЛПА (Міжнародна Федерація Асоціація Лінійних Пілотів) є організаціями глобального рівня, які володіють статусом постійного спостерігача в Аеронавігаційній комісії ІКАО. Це означає, що IATA розглядає пропозиції про зміну Додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію і рекомендує їх Раді ІКАО для прийняття; засновує технічні підкомісії, в яких може бути представлено будь-яку Договірну державу, якщо вона того забажає; консультує Раду щодо збору і передачі Договірним державам усіх відомостей, які вона визнає необхідними і корисними для розвитку аеронавігації.

Торкаючись питання взаємовідносин IATA з Україною в першу чергу треба взяти до уваги Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного Транспорту від 11.06.2010 р. Метою цього Меморандуму є співробітництво його сторін у сферах: безпека польотів, авіаційна безпека, технології перевезень, аеропортова інфраструктура, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, навчання авіаційних спеціалістів. Тим не менш, ст. 8 Меморандуму вказує, що він не є міжнародним договором та не створює для його сторін юридичних прав та зобов'язань [1]. В принципі це є логічним, оскільки це неурядова організація, яка займається в першу чергу комерційними питаннями діяльності авіакомпаній. Але водночас, усі прийняті постанови чи резолюції IATA обов'язкові для її членів та агентів. Вбачається, що рекомендації IATA приймаються досить уважно, оскільки при їх прийнятті як "обов'язкові", уряд будь-якої країни може подати юридично вмотивоване заперечення і вони можуть бути відхилені. Правила та резолюції IATA з питань тарифів зазвичай є імперативними, що дозволяє керувати конкурентоздатність своїх членів-авіаперевізників.

Членом IATA є і українські авіакомпанії "Міжнародні авіалінії України" та "АероСвіт". Але 10 січня 2013 р. IATA повідомила авіаперевізника "АероСвіт" про те, що змушена інструктувати регіональні системи взаєморозрахунків BSP IATA (Billing and Settlement Plan – система яка забезпечує продаж пасажирських авіаперевезень акредитованими агентами IATA у всьому світі) про призупинення розрахунків агентів з продажу

авіаперевезень з авіакомпанією [3]. Це означає, що мережа продажу квитків авіакомпанії "АероСвіт" призупинена у всьому світі, звичайно крім самих авіакас компанії. Важливість системи взаєморозрахунків, яка дозволяє спростити процес оформлення авіаквитків, підготовку звітів про продаж і проведення взаєморозрахунків між агентами і авіакомпаніями за надані послуги, полягає у тому, що наслідком такого виключення авіакомпанія буде змушена скорочувати кількість своїх рейсів.

Отже проведений аналіз дозволяє зробити висновки, що діяльність IATA спрямована на регулювання конкурентоздатності своїх членів-авіаперевізників і на глобальному рівні несе суттєві переваги.

На наше переконання, важливим для кожної великої авіакомпанії-лідера бути членом IATA, оскільки виконання міжнародних регулярних авіаперевезень без участі в цій міжнародній неурядовій авіаційній організації не буде мати подальших перспектив комерційного розвитку. Тобто, якщо авіакомпанія не буде членом цієї міжнародної організації, то не стане лідером.

Література

1. Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного Транспорту від 11.06.2010 р. // Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України від 2010 – 2010р., № 15, стор. 6.
2. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту: в 4 т. Т.2.Авіаційний транспорт: Навчальний посібник / За ред. А.М. Редзюка.– К.: ДП "ДержавтотрансНДІпроект", 2009.– 200с.
3. Інформаційне Агенство "УНІАН" [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://economics.unian.net/rus/detail/153179>.

УДК 346:656.2 (043.2)

Клепікова О.В.,
к.ю.н., доцент,

Київський національний університет ім. Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

РОЛЬ МОДЕЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В ПРОЦЕСІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ

Здійснення авіаційної діяльності, як різновиду транспортної діяльності, завжди пов'язується із заходами безпеки. Зазначимо, що роль та завдання авіаційного транспорту з'ясовуються шляхом звернення до основних заходів безпеки авіації, що знайшли закріплення в законодавстві

України і виконання яких є обов'язковою умовою здійснення авіаційної діяльності.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. З огляду на це у Повітряному кодексі України (далі – ПКУ) наведено три терміни: авіаційна безпека, безпека авіації та безпека польотів.

Безпека авіації – стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки. Наведене дає підстав визначити безпеку авіації як важливий напрямок державного регулювання авіаційної діяльності, що забезпечує реалізацію державою не лише функцій управління та контролю, а й захисту від авіаційної небезпеки. Звертаючись до термінологічного значення понять "авіаційна безпека" та "безпека польотів", зазначимо, що: по-перше, вони не є тотожними, а по-друге, їх застосовують для узагальнення заходів безпеки авіації. Авіаційну безпеку прийнято визначати як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів, а безпеку польотів – як стан під час виконання польотів, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня. Таким чином, терміни "безпека авіації", "авіаційна безпека" та "безпека польотів" співвідносяться як загальне та спеціальне. Загальним є термін "безпека авіації", а спеціальними – "авіаційна безпека" та "безпека польотів".

Про значимість заходів безпеки авіації зазначається в Указі Президента України № 17/98 від 15 січня 1998 року "Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України". Зокрема, зазначається мета реалізації таких заходів – підтримання належного рівня безпеки авіації, запобігання авіаційним подіям, а також йдеться про те, що забезпечення безпеки авіації є першочерговим завданням державного регулювання діяльності авіації України. З огляду на це вважаємо, що безпека авіації є одним із напрямів державного регулювання цивільної авіації. Відносно державного регулювання транспортної діяльності, носить спеціальний характер, оскільки визначається сукупністю окремо врегульованих законодавством заходів, спрямованих на попередження небезпеки у сфері цивільної авіації.

Значимість заходів безпеки авіації набуває все більшого міжнародного характеру, що дає підстав визначити однакову зацікавленість в їх реалізації не лише громадян, а й держав і суспільства в цілому. З огляду на це, наявність публічного та приватного інтересу, а конкретніше, поєднання цих інтересів, на сьогодні не викликає сумнівів, а необхідність реалізації заходів безпеки набуває ознак глобалізації (всі рівні інформованості та поширення: локальний, державний, міждержавний й міжнародний). А це, в свою чергу, дає підстав звертатися до визначення таких заходів з різних правових позицій.

Окремого значення реалізація заходів безпеки набуває на міждержавному рівні. Так, зокрема, активна робота по вивченню та напрацюванню механізмів реалізації заходів безпеки проводиться в рамках держав – учасниць СНД. Про це свідчить затверджена 19.09.2003р. Концепція гармонізації національних систем організації повітряного руху держав – учасниць СНД.

Слід зазначити, що ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) запропонувала державам – учасникам СНД вдосконалювати своє авіаційне законодавство на основі Модельного кодексу. Однак, по суті, мова йде про модельне законодавство – типові зразки юридичних рішень, використання яких сприяє покращенню нормативно-правового регулювання в державах-учасниках СНД. Необхідність розробки пояснюється досвідом, традиціями й особливостями законодавчого процесу в державах, а також реальною потребою в реформуванні та гармонізації національного законодавства. На сьогодні Міжпарламентською асамблеєю держав – учасниць СНД прийнято більше 180 модельних законодавчих й нормативних правових актів. Про значення окремих актів йдеться в Рішенні про основні напрямки розвитку цивільної авіації й заходи щодо підвищення безпеки польотів в державах – учасниках СНД, прийнятому 22.11.2007 р. в м. Ашхабаді. Зокрема, зазначається, що модельне законодавство має бути спрямованим на гармонізацію законодавства в державах – учасниках СНД у сфері авіації. За своїм статусом, модельні правові акти не мають прямої дії, однак вони активно використовуються парламентами держав – учасниць СНД в їх законодавчій діяльності. Однак, на скільки не були б різними погляди на роль та значення модельного законодавства, однозначно можна стверджувати, що його застосування має переваги. Погоджуємося з наведеним у Рішенні твердженням і вважаємо що використання модельного законодавства дозволить застосовувати сучасну методологію в процесі правотворчості й підвищувати ефективність реформування національного авіаційного законодавства.