

— порушення правил перевезення небезпечних речовин та предметів.

Регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення.

На складання протоколу мають право Голова Державіаслужби та його заступники, державні інспектори, уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів та їх заступники.

Протокол складається у двох екземплярах, один з яких надсилається посадовій особі, яка розглядатиме справу про адміністративне правопорушення, а другий вручається особисто особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Отже, як бачимо, процедура накладення штрафних санкцій суттєво не відрізняється від аналогічного процесу в контексті інших сфер застосування норм щодо притягнення до адміністративної відповідальності за порушення.

Література

1. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2011 р. № 637 [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0073-12>.

УДК 656.7.01:061.25 ІКАО:002.66 (043.2)

Костяна І. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Гусар О. А., к.ю.н.

СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ІКАО)

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) була створена відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. й існує з 4 квітня 1947 р. ІКАО має статус спеціалізованої установи ООН [1, с. 25]. ІКАО має власний прапор, введений з нагоди п'ятдесятирічного ювілею, вивішений 7 грудня 1994 р. в штаб-квартирі ІКАО (Монреаль). Прапор Міжнародної організації цивільної авіації, пофарбований блакитним і білими квітами Організації Об'єднаних Націй, містить зображення земної кулі з

материками, обрамлений двома оливковими гілками, зображенням крил [2].

У зв'язку з розвитком авіаційної техніки з початку ХХ століття з'явилася широка можливість використання цивільної авіації в якості повітряного транспорту, що має велику вантажопідйомність і великий радіус дії.

Подальшому розвитку міжнародної цивільної авіації серйозно заважала відсутність єдиних правил польоту, єдиних стандартів в обслуговуванні руху, відмінність навігаційного і радіонавігаційного обладнання, а також різноманітність мов екіпажів, які брали участь в міжнародних польотах.

Необхідність координації цих факторів особливо загострилася в роки Другої світової війни і привела до скликання в листопаді 1944 р. конференції в Чикаго.

Учасники Чиказької конференції мали розробити магістральні шляхи розвитку міжнародної цивільної авіації. У роботі Чиказької конференції взяли участь делегації 52 держав. Радянський Союз був запрошений на Чиказьку конференцію, але він відмовився брати в ній участь в знак протесту проти прийому в ІКАО Іспанії, Португалії і Швейцарії, які проводили в роки Другої світової війни прогерманську політику. Крім того, військове з'єднання Іспанії брало участь в боях на радянсько-німецькому фронті на стороні гітлерівської Німеччини.

Делегаціям на Чиказькій конференції необхідно було вирішити два основні питання. Перше питання було пов'язане з аеронавігаційним забезпеченням польотів на міжнародних повітряних лініях, забезпеченням безпеки, регулярності та ефективності міжнародних польотів. Це питання не викликало у делегацій серйозних суперечок і було відносно швидко залагоджено.

Друге питання, пов'язане з економічною стороною міжнародних польотів і зачіпає можливості підвищення ефективності використання міжнародного повітряного транспорту, загострило роботу конференції.

Основні суперечності з цього питання, що затихли в роки світової війни, проявилися між США і Англією. Основна суперечка йшла між ними про статус світового повітряного простору та ролі держави в регулюванні міжнародних повітряних перевезень.

США, повітряні судна яких складали кістяк міжнародної авіації, і які були монополістами в цій авіації, вимагали повної свободи польотів у світовому повітряному просторі, повної свободи комерційної діяльності та конкурентної боротьби з іншими авіакомпаніями.

Англія, основний суперник США в світовому повітряному просторі, висувала тезу про повний суверенітет держави над своїм повітряним простором. Англія відстоювала також принцип керівництва і регулювання повітряного сполучення на міжнародних лініях органами ІКАО. Цими заходами Англія хотіла припинити монополізацію світового повітряного простору авіаційними компаніями США.

Після того, як суперечка між Англією і США зайшла у глухий кут, США, Англія і Канада висунули компромісний проект, який і був прийнятий конференцією. Положення цього проекту були зафіксовані в основному документі ІКАО – Чиказькій конвенції. Цей документ надавав державі повний суверенітет над своїм повітряним простором і наділяв ІКАО тільки консультативними правами як у питаннях економічної області, так і в питаннях аеронавігаційного обслуговування на міжнародних повітряних лініях.

Крім основного документа конференція прийняла ряд угод, що стосуються транзиту і статусу міжнародного повітряного транспорту. Усі розроблені на конференції документи були передані на зберігання уряду США – країни-депозитарія. Державі, яка виявила бажання стати членом ІКАО, необхідно було повідомити про це уряд США, яка через 30 днів після отримання повідомлення, сповіщає держави-члени ІКАО про прийняття цієї держави.

Чиказька конференція закінчила свою роботу 7 грудня 1944 р. Підписана на конференції Конвенція про міжнародну цивільну авіацію вступила в силу з квітня 1947 р. ІКАО видає службові документи на 4-х робочих мовах: англійській, французькій, іспанській та російській. Деякі документи ІКАО видає арабською і китайською мовами [3, с. 36].

На сьогодні ІКАО досліджує проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів і аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку і контролю над польотами; сприяє уніфікації митних, імміграційних і санітарних правил і т. д. У рамках ІКАО розробляються проекти міжнародних конвенцій.

Важливим завданням ІКАО залишається допомога країнам, що розвиваються, з навчання професійних працівників, своєчасна модернізація повітряних транспортних зв'язків. Різні регіональні центри навчання в країнах, що розвиваються, забезпечують якісну підготовку тисяч учнів навчальних центрів, знаходяться під юрисдикцією ІКАО. Технічні експерти ІКАО працюють більш ніж у 100 країнах, надаючи всіляку допомогу при реалізації понад 120

проектів щорічно. На виконання вказаних цілей виділяється близько 54 млн. дол. на рік [2].

Література

1. Международное право: учебник / отв. ред. Ю. М. Колосов, В. И. Кузнецов. – Изд. 2-е, доп. и перераб. – М., 1998. – 152 с.

2. ICAO – International Civil Aviation Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://мимо.com.ua/info/77-icao-international-civil-aviation->

3. Иванов Ю. А. Міжнародне право: посібник для підготовки до іспитів / Ю. А. Иванов. – К., 2004. – 198 с.

УДК 342.9:629.7 (477) (043.2)

Кузьмук Б. І., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Толкачова І. А., к.ю.н.

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПРАЦІВНИКІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

У процесі євроінтеграції важливе місце займає інтеграція авіаційної галузі України до стандартів Євросоюзу. Повітряний транспорт є важливою частиною вітчизняної економіки, що відображено в п. 5 ч. 1 ст. 92 Конституції України [1].

Виходячи зі змісту ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України [2] зрозуміло, що діяльність, пов'язана з утриманням чи використанням повітряного транспорту, розглядається законодавством України як джерело підвищеної небезпеки.

Все частіше трапляються авіаційні інциденти, спричинені порушенням правил авіаційної діяльності. За статистикою, близько 80 відсотків таких подій сталися через помилкові дії екіпажу [3, с. 651].

Порушення авіаційних правил нерідко призводить до людських жертв, матеріальних збитків, підбивають довіру населення до повітряного транспорту.

Одним із засобів забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації є законодавче установлення відповідальності за правопорушення в сфері авіації. Залежно від ступеня суспільної небезпеки скоєного правопорушення розрізняють такі види відповідальності: дисциплінарна, адміністративна, кримінальна. Адміністративні проступки на повітряних суднах є досить