

Кравченко А. Д., студент,
Навчально-науковий Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ЮРИДИЧНІ ПРОБЛЕМИ ЗІТКНЕННЯ ПТАХІВ ТА ЛІТАКІВ

Відомо, що зіткнення повітряних суден (ПС) з птахами становить велику загрозу для безпеки польотів. На масштаби проблеми вказує кількість зареєстрованих зіткнень літаків із птахами. Офіційні дані свідчать, що за останні десять років було зареєстровано понад п'ять тисяч таких випадків. Найбільш проблематичними в цьому аспекті є зльоти та посадки, оскільки коли літак вже набрав необхідну висоту, остання є для птахів недосяжною.

Фахівці підраховали залежність ризику зіткнення повітряних суден з птахами від висоти польоту [1]: до 100 м ризик становить 45,8 %; 101 – 400 м – 28 %; 401 – 1000 м – 12,7 %; 1001 – 2000 м – 7,5 %; 2001 – 5000 м – 5,2 %; вище 5000 м – 0,8 %. Найуразливішими частинами цивільних літаків фахівці вважають двигуни, лобове скло, крила та фюзеляж, особливу небезпеку становлять пошкодження перших двох. Спираючись на дані, що представлені в інформаційних бюлетенях про стан безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України, було проведено аналіз стану орнітологічного забезпечення безпеки польотів на території України в 2013 році. За результатами аналізу виявлено 30 фактів зіткнень цивільних ПС з птахами на території України упродовж 2011 року щодо окремих етапів польоту: під час заходу на посадку – 9 (30 %), під час пробігу по ЗПП – 8 (27 %), під час злету – 5 (16 %) та 8 (27 %) зіткнень на невстановленому етапі польоту.

Сучасні літальні апарати – дуже дорогий засіб пересування, і не менш дорого обходиться їх ремонт. Якщо цивільний літак стоїть на землі (для вимушеного ремонту після зіткнення з птахом), то компанія, яка ним володіє, зазнає збитків. Це підтверджується оцінками міжнародних експертів, які зазначають, що щорічні втрати для світової цивільної авіації через bird strike складають близько 1,2 млрд. Цілком зрозумілим є те, що для забезпечення уникнення зіткнення птахів з літаками, відповідні організації, що надають послуги та облаштовані майданчики для злетів та посадок, мають забезпечити всі можливі заходи. І якщо є загроза виникнення такої небезпеки, припинити політ. Але, на жаль, аеропорти не завжди застосовують усіх можливих заходів. Відповідно, авіакомпанії, які зазнають збитків у разі виникнення інцидентів, пов'язаних з bird strike, намагаються довести вину аеропортів, але зазначають, що зробити це

досить складно.

Цікавим в цьому напрямку є випадок, що стався у 1996 році, коли Боїнг Хорватської компанії стикнувся з чайкою. Суд містечка Пула, де сталася подія, відмовив авіакомпанії у позові, посилаючись на те, що аеропорт вживає достатніх заходів з орнітологічної безпеки. Але згодом рішення було переглянуте окружною судовою інстанцією, яка визнала винність аеродрому та стягнула з нього відповідну шкоду на користь компанії, спираючись на зіставлення вжитих заходів, що кваліфікувалися як «достатні», але мали бути «всі можливі».

Іноді компанії-відповідачі захищаються, використовуючи такий критерій, як заборона винищення птахів. Цікавим прикладом в цьому аспекті є випадок, що стався з літаком авіакомпанії Антонов у 2008 році в Анкарі. Тут основним аргументом захисту було те, що спричинив аварію одиничний птах, рідкого виду, занесений у Червону книгу. Виправданням орнітологічної служби стало те, що такого рідкісного птаха вони не мали права знищувати. Досить цікавим в юридичному плані є досвід, коли відбулася багатомільйонна компенсація збитків авіакомпанії. Зазначений випадок трапився у 2006 році в аеропорті Христофор Колумб італійського містечка Генуя. Подія сталася у 1997 році – чотиридвигунний реактивний літак АН 124-100 був «атакований» зграєю чайок (близько ста), що вивели з ладу один з двигунів повністю, а в другому створили небезпечну для польоту вібрацію. Значні пошкодження двигунів було оцінено в кілька мільйонів доларів, також враховувалися й збитки, пов'язані зі змушеним простоем. Розгляд справи біло закінчено аж у 2006 році після понад десяти слухань та низки експертиз, рішення судом Генуї було винесено вже у 2007. Цікавість справи полягає не лише в наполегливості юристів, а й в тому, що судом країни – члена ЄС було комплексно розглянуто всі можливі небезпеки, пов'язані з bird strike.

Цікавою обставиною авіаподії стало те, що містечко розташовано на морському узбережжі. Неподалік від аеропорту, на якому сталася зазначена подія, знаходяться смітники, де харчується величезна зграя морських птахів. Юристи позивачів провели величезну роботу, результатом якої стало задоволення судом позову у повному обсязі. Цікавим є те, що серед відповідачів був не лише вищезгаданий аеропорт та Національний центр обслуговування польотів, а також й Портова адміністрація Генуї та Міністерство транспорту Італії. Останні, хоч вони формально не є особами, що мають пряме відношення до інциденту, отримали майнове покарання внаслідок недбалого нагляду за територією. Оскільки саме органи державної влади мають володіти усіма повноваженнями, особливим професіоналізмом в області авіа навігації та попередження повітряних інцидентів.

Отже, слід зазначити, що юридичні проблеми, які виникають у

справах зіткнення птахів та літаків, є вкрай складними. Але, поряд із цим можна побачити, що світова практика розгляду судами подібних справ дозволяє ефективно захищати інтереси осіб, постраждалих від зіткнень повітряних суден з птахами. Успіх у розслідуванні авіа події з участю птахів можливий лише при залученні, окрім юристів та адвокатів, висококваліфікованих фахівців у галузі авіації та потужних експертних установ.

Література

1. Колесниченко Ю. М. Орнитологическая безопасность полетов: проблемы и пути решения / Ю. М. Колесниченко // Проблемы безопасности полетов. – М.: ВИНТИ, 2007. – № 12. – С. 26-34.
2. Марченко Р. Юридические аспекты столкновений самолетов с птицами / Р. Марченко // Судебно-юридическая газета. – 2009. – № 14. – С. 28.
3. Нарыжный А. Г. Анализ факторов, связанных со случаями попадания птиц в авиационный двигатель / А. Г. Нарыжный // Авиационно-космическая техника и технология. – 2011. – № 6. – С. 11.
4. Інформаційний бюлетень про стан безпеки польотів державними НД України в 2013 році [Електронний ресурс] / Портал Державіаслужби України. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/8699.pdf>.

УДК 341.229 (091)(043.2)

Кудра І. А., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і н., доцент

З ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА

Незалежна Україна – космічна держава з достатніми економічними можливостями для реалізації власного космічного потенціалу. Це зумовило стрімкий розвиток космічного права в нашій державі. Вітчизняне космічне право України пройшло у своєму становленні цікавий шлях. Воно почало свій розвиток не з розробки національних актів, а з прийняття міжнародних договорів. Це було викликано особливостями космічної діяльності, що носила міжнародний характер.

Запуск 4 жовтня 1957 р. Радянським Союзом першого штучного супутника Землі, перший політ у космос 12 квітня 1961 р. людини зумовили початок формування міжнародного космічного права. З того часу виникла необхідність правового регулювання космічної діяльності. Держави визнали право мирного прольоту над їх територіями не тільки в космосі, а й на відповідних ділянках повітряного простору при запуску