

**Лисенко М. І., Лохтін Є. О.**, студенти,  
Навчально-науковий інститут Економіки та менеджменту,  
Факультет менеджменту та логістики,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Миронець О. М., старший викладач

## **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНОГО ВАНТАЖУ**

Повітряний транспорт є однією з найважливіших галузей у світовому господарстві, яка щороку посідає високі позиції у світовій транспортній системі. Згідно зі ст. 6 Закону України «Про транспорт», основними завданнями транспортних підприємств є перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти та надання інших транспортних послуг [1]. Важко переоцінити значення авіаційних перевезень, адже вони мають значні переваги серед інших видів транспорту. І хоча авіаперевезення вважається дорогим видом транспортування, проте саме вказаний вид транспорту може гарантувати швидкість і безпеку, які дуже цінуються в сучасному світі.

Одним із важливих завдань з питань авіабезпеки є перевезення небезпечних вантажів. Згідно з Додатком 18 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, більшість вантажів, які перевозяться всіма видами транспорту в світі, відносяться до категорії небезпечних. До них відносять: вибухові, корозійні, вогненебезпечні, отруйні й радіоактивні, які необхідні для забезпечення всесвітніх промислових, комерційних, медичних та науково-дослідних потреб і процесів [2]. Враховуючи переваги авіаційного транспорту, значна частина небезпечних вантажів перевозиться саме повітряними суднами.

Відповідно до п. 65 ст. 1 Повітряного кодексу України небезпечним вантажем є вироби або речовини, що можуть створювати загрозу для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього природного середовища і зазначені в переліку небезпечних вантажів, визначеному авіаційними правилами України [3].

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом» від 12 травня 2007 р. № 723, проводиться розмежування вказаних вантажів на: 1) предмети і речовини, заборонені до перевезення пасажирями та членами екіпажів повітряних суден цивільної авіації; 2) предмети і речовини, заборонені до перевезення пасажирями та членами екіпажів у пасажирському салоні, але дозволені до перевезення у багажу [4].

До першої групи належать: ракетниці, пристрої світлових сигналів, пістолети порохові будівельно-монтажні, газові балончики; електрошокові пристрої; вибухові речовини, сполуки, споряджені ними предмети, засоби підриву; гази стиснені та скраплені для побутового і промислового використання; легкозаймисті рідини та займисті тверді речовини; отруйні, сильнодіючі, їдкі та корозійні речовини; радіоактивні речовини і матеріали будь-якого ступеня потенційного ризику, форми виготовлення чи фізичного стану, фізичних властивостей, а також усі інші речовини, сполуки та предмети, що підпадають під ознаки поійменованих вище, а також ті, на які виробник розповсюджує особливі умови зберігання, транспортування та використання, що викликають сумніви в безпеці їх перевезення, як ті, що можуть бути використані для вибуху, підпалу або створення іншої загрози безпеці життю та здоров'ю пасажирів і членів екіпажу повітряного судна. Друга група небезпечних для транспортування речовин включає зброю, колючі та ріжучі предмети.

Слід звернути увагу на те, що визначити вичерпний перелік небезпечних речовин, які заборонені для авіаперевезення, неможливо. Проте авіаперевізники обов'язково мають вживати заходи превентивного характеру з метою убезпечення як польотів, так і пасажирів, багажу та вантажу при здійсненні повітряних перевезень. Зокрема, транспортування небезпечних вантажів потребує наявності в авіакомпанії дозволу, який видається компанії національним уповноваженим органом у письмовій формі та обумовлює умови, при яких вказані вантажі допускаються до перевезення. У встановлених законодавством випадках небезпечний вантаж повинен мати відповідне маркування і свідоцтва про допущення до перевезення.

Ліквідацію наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, здійснюють, залежно від категорії аварії та відповідно до плану ліквідації її наслідків, центральні органи виконавчої влади, що забезпечують формування та реалізують державну політику у сфері цивільного захисту, суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, інші підприємства, установи та організації, які залучаються до ліквідації наслідків таких аварій, або перевізник самостійно або із залученням відповідних підприємств, установ та організацій [5].

Отже, перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом є невід'ємною частиною авіаційних послуг, а дотримання правил безпеки обов'язковою умовою авіатранспортування. Вказане вище, а також наявність юридичної відповідальності за шкоду, нанесену авіаперевезенням небезпечних вантажів, покладає обов'язок як на пасажирів, так і на перевізників дотримуватися норм чинного законодавства.

### *Література*

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
2. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право: навч. посіб. / В. Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКІШ «Авіабізнес»; вид-во «Наукова книга». 2006. – 464 с.
3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
4. Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 р. № 723 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/723-2007-%D0%BF>
5. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 р. № 1644-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>

УДК 351.814(447)(043.2)

**Мазуренко А. Д.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: **Макеєва О. М.**, к.ю.н.

### **ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ: ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІСТЬ**

Державна авіаційна служба України є центральним органом виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації. З дня проголошення незалежності України органу державної виконавчої влади з цивільної авіації неодноразово змінювали назву та завдання, а також змінювалось його підпорядкування та керівництво.

Загалом з 1992 по 2010 рік статус провідного органу державного управління в сфері цивільної авіації змінювався 13 разів (від самостійного органу виконавчої влади до урядового органу у складі Мінтрансу України), що негативно відображалось на розвитку галузі та іміджі країни загалом. 25 березня 1992 року з метою забезпечення ефективного управління цивільною авіацією та задоволення потреб народного господарства й населення в авіаційних перевезеннях Кабінет Міністрів України створює Державну адміністрацію авіаційного транспорту України як орган державної виконавчої влади, що здійснює керівництво