

Дані доповнення це лише перші кроки до встановлення повноцінного правового регулювання польотів БПЛА, оскільки швидкий розвиток технологій зумовлює постійне оновлення законодавчої бази та адаптації її до сучасних потреб.

Отже, в Україні уже розпочався процес створення регулятивного поля діяльності БПЛА, але все ж залишається не вирішеними ряд питань. На даний момент немає чітко встановленого окремого регулювання проблем сертифікації БПЛА, відповідальності за порушення правил використання БПЛА та ефективного державного контролю використання БПЛА.

#### *Література*

1. Презентація концепції регулювання наряду безпілотних повітряних суден в Україні. URL: <https://www.slideshare.net/SAAU2017/ss-75537904> (дата звернення: 16.10.2019).

2. Наказ Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18> (дата звернення: 16.10.2019).

УДК 347.8:049.5 (043.2)

**Тексіджанова К.Б.**, студентка,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

**Табак Д.С.**, оператор, юридична група,  
Військова частина А 1376, м. Конотоп, Сумська область

### **ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Особливе значення в транспортній системі Україні належить авіації, яка знаходиться в постійному процесі формування і розвитку. Але авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення. Згідно ст. 1187 Цивільного кодексу України авіаційний транспорт відносять до джерела підвищеної безпеки. Тому безпека цивільної авіації має особливо важливе значення. Порушення правил безпеки в цій сфері здатні призвести до великих людських жертв, руйнувань, екологічної катастрофи, завдати шкоди життєво важливим, стратегічним або особливо небезпечним об'єктам, дезорганізувати

їх роботу, викликати паніку серед населення, завдати значних матеріальних збитків тощо.

Дане питання частково розглядалось в працях О.П. Альохіна, А.В. Філіппова, А.В. Мілашевича, В.Г. Старкова, Н.В. Дараганової та ін.

Україна відкрила для себе нові горизонти у 1991 році, коли здобула незалежність. Попередній етап розвитку у теренах колишнього СРСР багатий здобутками, пов'язаними з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати на початку ХХ століття. Ще у 1923 році в Україні було створено авіакомпанію «Укравоздухпуть». Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укравіації, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативи, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути повного краху в умовах різкого падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів.

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та стрімко встановила повітряні мости з багатьма країнами світу [1].

Слід зазначити, що зараз складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні, розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. У порівнянні з минулими роками скоротився об'єм авіаційних перевезень. Водночас зросла кількість вітчизняних комерційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. Але починаючи з 2015 року об'єми авіаперевезень почали збільшуватися, це можна побачити при аналізі статистичних даних аеропорту «Бориспіль».

Зараз основними проблемами цивільної авіації є: криза внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язана з відсутністю в авіаційних компаній необхідних коштів для відновлення парку експлуатованих повітряних суден; відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; зниження інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію; недокомплектованість кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної

безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, а також зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в екстремальних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки [2, с. 37].

Для перспективного розвитку цивільної авіації необхідно вжити дієві заходи щодо авіаційної безпеки в цивільній авіації організаційного спрямування: проведення сертифікації аеропортів (авіаційних підприємств, організацій), що здійснюють діяльність в галузі забезпечення авіаційної безпеки; впровадження повного огляду членів екіпажів літаків, пасажирів і багажу перед вильотом; підготовка кадрів в галузі авіаційної безпеки в системі навчальних закладів цивільної авіації, спеціальна професійна підготовка співробітників служб авіаційної безпеки аеропортів, використання в процесі навчання сучасних комп'ютерних технічних засобів [3, с. 83].

Таким чином, проблем у розвитку авіакосмічній промисловості та функціонуванні в Україні дуже багато, це стримує її розвиток на європейському рівні. Тому необхідно удосконалити безпеку цивільної авіації України шляхом усунення прогалин і колізій в законодавстві, створення на основі системного комплексного підходу якісно нової цілісної системи державного управління безпекою цивільної авіації на основі поєднання. Забезпечення безпеки цивільної авіації не може бути проблемою лише авіаперевізників та пасажирів, а є завданням української держави в цілому. Безпека цивільної авіації є невід'ємною частиною національної безпеки. Держава, як носій суверенітету, на своїй території (зокрема, в повітряному просторі, на який вона розповсюджує свою юрисдикцію) має відповідати за забезпечення безпеки повітряного транспорту і повітряних сполучень. Для цього держава має спрямовувати і координувати дії всіх суб'єктів, що мають відношення до авіаційної діяльності, здійснювати державне регулювання у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.
2. Руснак І.С., Хижняк В.В., Ємець В.І. Безпілотна авіація у сфері цивільного захисту України. Стан і перспективи розробки та застосування. Наука і оборона. 2014. № 2. С. 34-39.
3. Аніпко О.Б., Бусяк Ю.М., Котов О.Б. Критичні і базові технології – як стратегія інноваційного розвитку техніки. Сучасні інформаційні технології у сфері безпеки та оборони. 2012. № 3. С. 82-91.