

видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Тому надзвичайно необхідний стратегічний розвиток у цій сфері.

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки. Що ж до гармонійного розвитку авіаційної галузі, як складової частини національної транспортної системи України, то подальша її інтеграція до світової авіатransпортної мережі, створення сучасної авіаційної транспортної інфраструктури, реалізація авіаційного транзитного потенціалу України, підвищення доступності авіаперевезень для широких верств населення, сприяння вільній конкуренції та лібералізації ринку авіатранспорту є пріоритетними на даний момент.

Отже, розроблення стратегічних пріоритетів розвитку транспортної, авіакосмічної та екологічної галузей права сприятиме прогнозованому зростанню і підвищенню попиту на транспортні послуги, поліпшуючи економічний розвиток, покращуючи якість життя населення та ефективного використання ресурсів.

УДК 346.1(043.2)

Антон І.Ю., студент,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

За спостереженнями фахівців, основними причинами транспортних подій (як на автомобільному, так і на авіаційному транспорті) в Україні є, в першу чергу, незадовільний технічний стан і фізичний знос основних засобів рухомого складу, порушення

правил технічної експлуатації транспорту через низький рівень знань, професійної підготовки, відсутність належного контролю стану безпеки руху і недосконалість законодавства в цій сфері. При цьому останній фактор є одним із визначальних.

Загальна декларація прав людини та Конституція України в ч. 1 ст. 3 проголошує людину, її життя і здоров'я, недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю [2], подібні положення закріплені також у чинному законодавстві про транспорт. Так, відповідно до ч. 1 ст. 16 Закону України «Про транспорт», підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [5]. Цей принцип закріплений і в Концепції розвитку цивільної авіації України [4].

Аналіз державно-правової практики у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті дозволяє констатувати помітну активізацію нормотворчої роботи уповноважених органів, що, в свою чергу, призвело до збільшення законодавства. Значна частина законодавства, на жаль, не відображає сьогоденних потреб захисту об'єктів безпеки у зв'язку із соціально-економічними умовами, що змінилися. Нині чинне законодавство не є ефективною правовою системою, яка надійно захищає життєво важливі інтереси особи від загрози авіаційних пригод.

Систему управління безпекою польотів, слід розглядати як складне утворення, тому спочатку треба розглянути аспекти, які охоплює поняття «безпека польотів», і які існують складові цієї безпеки. Безпека польотів не може бути відокремлена від технічної безпеки повітряного судна, кваліфікації та підготовки авіаційного персоналу, управління повітряним рухом, обслуговування повітряного руху, порядку та умов перевезення різних видів вантажів та багажу, а також метеорологічної ситуації.

Як відомо, основоположними актами в сфері регулювання безпеки польотів є: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944), яка передбачає утворення Міжнародної 266 організації цивільної авіації (ІКАО), до якої Україна приєдналась у 1992 році, і Повітряний кодекс України, прийнятий у 2011 році, з наступними змінами [3]. Також існує ряд нормативно-правових актів, прямим призначенням яких є регулювання питань безпеки, в тому числі, і безпеки польотів. Серед них можна виділити: Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації; Порядок прийняття рішення на виліт за правилами польотів за приладами; Інструкція про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України; Правила

сертифікації служб авіаційної безпеки в Україні; Програма підготовки персоналу з авіаційної безпеки; Програма контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів.

Проведений аналіз нормативно-правового регулювання у сфері авіаційної безпеки дозволяє також констатувати, що основним нормативно-правовим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України, який закріплює питання організації та контролю авіаційної безпеки, забезпечення виконання вимог авіаційної безпеки щодо охорони повітряних суден, пожежної безпеки, підтримання пропускнуго і внутрішнього об'єктового режиму на аеродромах, в аеропортах та на інших авіаційних об'єктах, заходи щодо захисту від актів незаконного втручання [3].

Основним органом, який здійснює моніторинг авіаційних подій та контроль за безпекою цивільної авіації в Україні, є Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі – Національне бюро з розслідування авіаційних подій), і результати контролю щорічно відображаються у звітах (щомісячних, поквартальних, за півріччя та за рік).

Відповідно до Аналізу стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів за I півріччя 2019 року, сформованого на основі відомостей, що надійшли до Національного бюро з розслідування авіаційних подій, у першому півріччі 2019 року, при експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, при здійсненні авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися:

- 2 аварії (аварії з літаками Ан-2 при виконанні учбово-тренувальних польотів);
- 1 серйозний інцидент (далі – CI) (при виконанні транспортних перевезень);
- 11 інцидентів;
- 1 пошкодження повітряного судна (далі – ППС) на землі;
- 376 порушення порядку використання повітряного простору (далі – ППВПП);
- 1 надзвичайна подія;
- 24 події з іноземними цивільними повітряними суднами [1].

У порівнянні з шестимісячним періодом минулого року:

- при виконанні пасажирських та вантажних перевезень на регулярних і нерегулярних лініях: - катастроф не було; - аварій не було, у 2018 році сталася 1 аварія з повітряним судном MD-83; - стався 1 CI, у 2018 році було 3 CI; - кількість інцидентів зменшилась

на 20, у 2018 році був 31; - ППС на землі зменшилося на 1, у 2018 році сталося 2 ППС на землі; - сталася 1 надзвичайна подія, у 2018 році надзвичайних подій не було.

– при виконанні польотів на авіаційних роботах (у тому числі навчально-тренувальних польотів): - катастроф не було, у 2018 році сталася 1 катастрофа з повітряним судном Мі-8, при якій загинуло 4 людей; - кількість аварій збільшилась на 1, у 2018 році сталася 1 аварія; - СІ не було; - інцидентів не було; - ППС не було; - надзвичайних подій не було.

– при експлуатації авіації загального призначення: - у першому півріччі 2019 року сталася 1 аварія, у 2018 році було 2 аварії; - сталося 4 ППВПП, у першому півріччі 2018 року було на 1 більше.

– при експлуатації повітряних суден, що не внесені до державного реєстру цивільних повітряних суден: - у першому півріччі 2019 року сталася 1 катастрофа з мотодельтапланом, у 2018 році подій не було [1].

Отже, правове регулювання, представлене у вигляді актів національного законодавства та міжнародно-правових актів, спрямоване на створення якісної нормативно-правової основи, що забезпечує ефективне функціонування системи захисту авіаційної безпеки за наявності державного контролю за діяльністю її суб'єктів, а контроль у галузі безпеки цивільної авіації здійснює Національне бюро з розслідування авіаційних подій.

Література

1. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів за I півріччя 2019 року. URL: <http://nbaai.gov.ua/uploads/pdf/2019.pdf> (дата звернення: 06.10.2019).

2. Конституція України від 28 черв. 1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254> (дата звернення: 06.10.2019).

3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 06.10.2019).

4. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 28 груд. 1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1587-96> (дата звернення: 06.10.2019).

5. Про транспорт: Закон України від 10 лист. 1994 р. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94> (дата звернення: 06.10.2019).