

які насамперед не суперечать Міжнародним договорам України в сфері авіації.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3392-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.

2. Деякі питання Національного бюро з розслідувань авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 трав. 2020 р. № 417. *Урядовий кур'єр*. 29.05.2020. № 101.

3. Філіппов А.В. Розслідування авіаційних подій та інциденті: гармонізація законодавства України з Міжнародним правом і правом ЄС. *Юридичний електронний науковий журнал*. № 1. 2019. С. 193-195.

УДК 342.951:351.713 (043.2)

**Лисянська Д. В.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кунев Ю.Д., д.ю.н., професор

### **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УКРАЇНІ**

Одним із аспектів нормативно-правового регулювання використання повітряних суден є безпека експлуатації повітряних суден та обслуговуючої інфраструктури.

Визначення авіаційної безпеки та безпеки польотів міститься в ст. 1 Повітряного кодексу України. «Авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів» (п. 2) ч. 1 ст. 1 зазначеного кодексу). А безпека польотів як складова частина безпеки авіації «стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня» [1].

Безпека польотів малих повітряних суден залежить від різних факторів, зокрема існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації може не враховувати особливостей їх створення та використання, розширення кола юридичних і фізичних осіб, які беруть участь у їх створенні та використанні, розширення сфери використання цих суден, появи нових класів та категорій суден тощо [3]. Також варто зазначити, що відсутність достатнього контролю призводить до створення і використання повітряних суден

без наявності офіційних дозволів, якими б встановлювались вимоги до безпеки польотів цих повітряних суден.

У Конвенції про міжнародну цивільну авіацію вказано, що Уряди держав, які її підписали, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином. Також у Конвенції міститься ряд статей, що регулюють різні аспекти безпеки, а саме:

- при встановленні правил для власних повітряних суден держави зобов'язуються враховувати їх безпеку (ст. 46);

- з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5);

- засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15);

- політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден.

Крім того, можна виділити надзвичайно актуальні проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, 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; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень для запобігання надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості [4]. Також до проблем щодо безпеки польотів повітряних суден, які потребують вирішення можна віднести відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації.

Варто зазначити, що 21 березня 2017 року була прийнята Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [5], метою якої є розподіл обов'язків, встановлення правил впровадження та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності, повітряних суден, майна, яке перевозиться повітряними

суднами, об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування. Вона має важливе значення, адже у ній затверджені основні принципи і напрямки діяльності щодо забезпечення безпеки використання повітряних суден в Україні.

При викраденні або захопленні повітряного судна, використовується оперативний план «Набат».

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text).

3. Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 квіт. 2004 р. № 234-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/234-2004-%D1%80>

4. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві. URL: [http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka\\_tsivi\\_inoyi\\_aviatsiyi\\_vidpovidalnist\\_mizhnarodnomu\\_povitryanomu\\_pravi](http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivi_inoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryanomu_pravi).

5. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>.

УДК 342.9.629 (043.2)

**Меланіч В.В.**, студент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гусар О.А., к.ю.н., доцент

### **РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ СВІТУ ТА УКРАЇНИ**

Міжнародний повітряний транспорт здійснює комерційну діяльність, ставлення до якої в різних країнах неоднозначне. Особливо це стосується питань рівня захисту конкуренції на повітряному транспорті та галузевого співробітництва у цій сфері.

До початку 90-х років минулого століття національне законодавство з питань конкуренції до міжнародного повітряного транспорту, як правило, не застосовувалось або, якщо і застосовувалось, то з однією метою – послаблення наслідків такої конкуренції. Тому угоди про повітряний транспорт, які укладалися