

Література

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Кримінальний процесуальний кодекс України: прийнятий Верховною Радою України 13 квітня 2012 року // Відомості Верховної Ради України – 2012. – Ст. 356.
3. Судова влада України – офіційний портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://vnm.vn.court.gov.ua/sud0232/inf_grom/60189/

УДК 341.226:347.822.4(043.2)

Нечипорук М. Ю., студентка,
Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Антоненко М. М., асистент

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Серед важливих завдань, які вирішує цивільна авіація, забезпечення безпеки польотів займає особливе місце. З соціальної точки зору безпека польотів зачіпає перш за все право на безпеку людини. Запровадження в експлуатацію якісно нових дорогих повітряних суден великої пасажиромісткістю значно загостило її як в економічному, так і в соціальному аспектах. Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, набула в наш час виключної соціальної гостроти. Це пояснюється кількістю та характером аварій і катастроф. За 2010 рік з багатодвигунними повітряними суднами було зареєстровано 29 авіаційних подій. В результаті цих катастроф загинуло 831 людина в літаках і 6 чоловік на землі. Щорічно з 2000 по 2009 роки в середньому відбувалася 31 авіаційна подія, в яких гинуло по 810 чоловік [1].

За даними Міжнародної організації цивільної авіації, відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації значно гірші від середніх загальносвітових показників. Проблема безпеки перевезень авіаційним транспортом дуже важлива, тому що вона пов'язана із значними збитками соціального та економічного характеру. Моральні збитки у зв'язку з травматизмом чи загибеллю людей, втрата іміджу авіатранспортних підприємств, втрата підготовлених фахівців і необхідність їх заміни в суспільстві, економічні збитки, пов'язані з необхідністю відшкодувань наслідків авіапригод, розробка та реалізація заходів із запобігання причин транспортних пригод та інше – являють собою складові цих втрат.

При цьому безпека повітряного транспорту стосується не тільки безпеки пасажирів. Це поняття стосується і безпеки транспортників, населення в зоні можливих авіапригод, вантажів, транспортних засобів та споруд, довкілля, які можуть постраждати внаслідок авіаційних пригод. Питання забезпечення безпеки польотів залишалися і залишатимуться актуальними, поки експлуатуються літальні апарати самого різного призначення, зокрема, і повітряні судна цивільної авіації. Відбувається постійне вдосконалення конструкції повітряних суден, методів і способів їх експлуатації, підготовки екіпажів, проблеми льотної придатності, живучості повітряних суден, безпеки повітряного руху, що постійно залишається у полі зору представників експлуатуючих підприємств і наукових установ. Дані процеси найгостріше позначають проблему браку нових способів управління процесами забезпечення безпеки польотів, визначення загроз та відповідних джерел небезпеки авіаперевезень, а відтак продовжуватимуть ставати все більш актуальними [2, с. 85]. За таких умов нагальною є потреба у розробці нового переліку критеріїв (показників) безпеки польотів на авіаційному транспорті та його законодавчого закріплення. Розглядаючи безпеку повітряного транспорту, зауважимо, що вона є складовою явища більш загального характеру. Зокрема, в науковій літературі з цього приводу є декілька термінів, що характеризують безпеку: транспортна безпека, безпека на транспорті, безпека транспорту та ін. Серед них найбільшу популярність отримало саме поняття «транспортна безпека».

З точки зору принципу причинності, який передбачає встановлення взаємозв'язку між причинами і наслідками подій та явищ, поняття транспортної безпеки (безпеки транспортування) має три складові: безпечне транспортування пасажирів та вантажів завдяки забезпеченню надійності транспортних засобів і споруд, виконанню всіх передбачених технологічних процесів, пов'язаних з роботою транспорту; захист процесу транспортування та транспортних підприємств від проявів протидії, провокацій та тероризму; захист довкілля у зв'язку із функціонуванням транспортних підприємств. Тобто транспортна безпека (безпека на транспорті) – поняття широке, воно стосується не тільки безпеки перевезень, але й безпеки всіх технологічних процесів транспортних галузей, в тому числі й економічної, та інформаційної безпеки. Вона спрямована на захист: пасажирів, власників, отримувачів і перевізників вантажів як осіб, що безпосередньо споживають або створюють транспортний продукт; власників транспортних засобів і осіб, що його фрахтують; транспортного комплексу, включаючи інфраструктуру та працівників; економічний стан країни, включаючи бюджети всіх рівнів; екологічний стан оточуючого середовища [3]. Таким чином, транспортна

безпека фактично складається з підсистем, що характеризують стан безпеки на різних видах транспорту. В досліджуваній сфері не можна ототожнювати безпеку польотів, наприклад, з більш широким поняттям як безпека на авіаційному транспорті. Останнє включає разом з безпекою польотів також авіаційну, інформаційну, економічну та ін. безпеки.

Література

1. Безпека польотів світової цивільної авіації. Підсумки 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://aviasafety.ru/indicator/ibp2010 itogi](http://aviasafety.ru/indicator/ibp2010_itogi).
2. Ліньков А. В. Програма з оцінки ризиків відносно безпеки польотів / А. В. Ліньков, М. В. Кармизов // Науковий вісник МГТУ ГА; Серія: Експлуатація повітряного транспорту та ремонт авіаційної техніки. Безпека польотів. – 2006. – № 108. – С. 85-90.
3. Бесчастний В. М. Державна політика транспортної безпеки України: Актуальні питання реалізації / В. М. Бесчастний, А. О. Собакарь // Віче. – 2010. – № 4. – С. 2-5.

УДК 341.226:349.6:551.510.534 (043.2)

Нікітін Є. В., Шелест В. О., студенти,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Боярська З. І., к.ю.н., доцент

УКРАЇНА В СКЛАДІ ВІДЕНСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ ТА МОНРЕАЛЬСЬКОГО ПРОТОКОЛУ ПРО ОХОРОНУ ОЗОНОВОГО ШАРУ

Незважаючи на те, що широкомасштабна міжнародна програма з охорони навколишнього середовища поки що залишається гарним побажанням, деякі події все ж вселяють надію на те, що вона почне реалізуватися. Йдеться про підписання Віденської конвенції про охорону озонowego шару (1985 рік) і Монреальського протоколу про речовини, що руйнують озонівий шар (1987 рік), у підготовці яких брали участь десятки країн. Для країн, що підписали ці документи, визначилися завдання стосовно скорочення і припинення виробництва та споживання озоноруйнівних речовин. Західні країни заздалегідь розпочали послідовне витіснення озоноруйнівних сполук із виробництва. Тому вони були більше підготовлені до введення в дію цих, справді епохальних документів. У них накопичено відповідний досвід створення економічних і організаційних механізмів, що забезпечують заміну озоноруйнівних речовин на речовини, які не впливають на озонівий екран планети.