

environmental protection, competition and state aid claim. For Ukraine, this specific and targeted direction of integration into the EU market under its standards. This act will launch new, more reliable and suitable system of ATM(due to the European ATM Plan). As the result the ecological aspect also will be represented.

УДК 347.82

Юлдашев С. О., д.ю.н.,
Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ

У 2015 році на ринку пасажирських та вантажних перевезень працювали 33 вітчизняні авіакомпанії, надійність і безпека роботи яких безпосередньо пов'язана з науково обґрунтованою системою авіаційної безпеки. Стан авіаційної безпеки в аеропортах України залишається доволі складним і потребує постійної уваги (зокрема, у період 2006-2013 рр. з повітряними суднами авіації загального призначення сталося 37 авіаційних подій, із них 16 катастроф). Останні роки зростає кількість подій з людським жертвами, що мають місце при експлуатації повітряних суден, не внесених до Державного реєстру цивільних ПС України [1]. Тому забезпечення безпеки польотів є пріоритетом діяльності авіаційного транспорту і невід'ємною складовою національної безпеки. Чиказька конвенція [2] визнала і закріпила принцип повного і виключного суверенітету держав над своїм повітряним простором, який є частиною її території. Відповідно до даної Конвенції про міжнародну цивільну авіацію Україна як член Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) повинна дотримуватись установлених цією організацією стандартів, згідно з якими кожна держава-член ІКАО зобов'язана розробити і виконати національну програму безпеки польотів, а суб'єкти авіаційної діяльності – впровадити систему управління безпекою польотів.

ІКАО розробила збірник уніфікованих правил міжнародної аеронавігації, які широко застосовуються державами-членами ІКАО у своїй національній практиці. Зусилля ІКАО з уніфікації правил міжнародної аеронавігації усунули небезпеку появи числених і різноманітних національних правил міжнародних польотів, що ускладнило б практичне здійснення міжнародних повітряних сполучень [3, с. 77-98].

Відповідно до статті 10 Повітряного кодексу України безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. Безпека польотів – стан, за якого

ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня.

На думку А. О. Собокарь, безпеку польотів на авіаційному транспорті доцільно визначати як стан захищеності елементів (суб'єктів) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях, при якому забезпечується своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз безпеці польотів, а при їх наявності або виникненні виключається можливість заподіяння шкоди від них [4, с. 936].

Безпека польотів – комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей.

Для визначення характеристики безпеки польотів доцільно розглянути, що слід розуміти під польотом повітряного судна. Так, у міжнародних угодах «політ повітряного судна» визначається, зокрема, як проміжок часу: 1) від початку руху повітряного судна під час зльоту до припинення його руху та пробігу після посадки (Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85). – М., 1985. – С. 14.); 2) від запуску двигунів повітряного судна з метою зльоту до їх вимкнення після посадки (п. 3 ст. 1 Токійської конвенції 1963 р.) або 3) як, наприклад, в ч. 1 ст. 3 Гаазької конвенції та підпункті а) ст. 2 Монреальської конвенції перебування повітряного судна в польоті визначають з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для вивантаження. Конвенційні визначення «польоту повітряного судна» є специфічними, оскільки мають на меті попередження та припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, видачу та притягнення до відповідальності злочинців за їх скоєння. А значить можуть використовуватися для розуміння категорії політ повітряного судна як такої.

На нашу думку, недоцільно використовувати термін «безпека польотів» щодо стану захищеності авіаційного транспорту чи комплексної характеристики повітряного транспорту. Адже категорія «безпека польотів» притаманна саме повітряному судну як матеріальному об'єкту. Тому в Повітряному кодексі України слід використовувати дефініцію щодо безпеки польотів з прив'язкою до повітряного судна.

Таким чином, безпека польотів – це комплексна характеристика нормального і безпечного функціонування систем та приладів і повітряного судна в цілому як складної системи «людина-машина» у визначений проміжок часу, яка покликана забезпечувати виконання польотів без загрози для життя і здоров'я людей, ушкодження майна та завдання екологічної шкоди. А функціонування цієї системи забезпечується, в основному, шляхом встановлення приписів і заборон щодо правил безпеки польотів.

Література

1. Державний реєстр цивільних повітряних суден України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Aviatransport.html>.
2. Конвенція о міжнародній гражданской авіації, 7 грудня 1944 г.: Документ ІКАО 7300/9 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>2. International Aviation Safety Assessment Program.
3. Котов А. И. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов / А. И. Котов, В. Д. Бордунов, Ю. Н. Малеев. – М.: Наука, 1988. – 209 с.
4. Собакарь А. О. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз / А. О. Собакарь // Форум права. – 2011. – № 1. – С. 932-938 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2011-1/11saokra.pdf>.