

Беззубов Д. О., д.ю.н., доцент,
Волошина В. В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації.

Україна як член Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і держава реєстрації цивільних повітряних суден, держава розробника та виробника авіаційної техніки взяла на себе зобов'язання забезпечувати безпеку цивільної авіації. Забезпечення безпеки цивільної авіації – комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання. Виходячи зі змісту ст. 1187 Цивільного Кодексу України [1, с. 35], авіаційна діяльність становить джерело підвищеної небезпеки для людини. 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 [2, с. 158].

Потрібно зазначити, що поряд з терміном «безпека авіації», використовується термін «авіаційна безпека». Наприклад, можна звернути увагу на думку науковця В. І. Рижного, який запропонував більш ширший термін - «убезпечення цивільної авіації від актів незаконного втручання». Також він користується загальноприйнятим у повітряному праві терміном «боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації» [3, с. 463-470]. Тобто, різні науковці дають більш ширші поняття «безпека авіації». Це пов'язано з тим, що розгляд питань, які стосуються цивільної авіації, є широким аспектом.

Першим незаконним втручанням в історії незалежної України стало знищення малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines 17 липня 2014 р. над Торезом, що підтвердило вразливість цивільної авіації. У зв'язку з цим випадком та збільшення захватів та викрадення повітряних суден, в ІКАО був розроблений спеціальний Додаток 17 до Чиказької конвенції - «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання». Крім того, з ініціативи та під егідою ІКАО було розроблено й універсальні міжнародні конвенції, присвячені виключно цьому питанню (Україна є їх учасницею): 1) Конвенція про

злочини і деякі інші дії на борті повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 р. [6, с. 334]. Вона застосовується до звичайних кримінальних злочинів на борту повітряного судна (крадіжки, вбивства, перевезення наркотичних засобів тощо). Крім того, в ній дається визначення незаконного захоплення цивільного повітряного судна (ст. 11). 2) Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписана 16 грудня 1970 р. у Гаазі (Гаазька конвенція); 3) Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації, підписана 23 вересня 1971 р. у Монреалі (Монреальська конвенція); 4) Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаний 24 лютого 1988 р. у Монреалі (Монреальський протокол). Однак першим міжнародним документом, що містить окремі норми, які стосуються безпеки повітряного судна, є Женевська конвенція 1958р. про відкрите море. Конвенція визначає піратство як будь-які неправомірні акти насильства, затримання або грабежу, вчинені в особистих цілях екіпажем або пасажирями одного приватного судна або літального апарата стосовно іншого судна або літального апарата й осіб, що знаходяться на борту. Мова йде про дії екіпажу або пасажирів піратських морських або повітряних суден. При цьому такі акти, за змістом Женевської конвенції, можуть кваліфікуватися як «піратство» тільки у разі їхнього здійснення у відкритому морі або в повітряному просторі над ним [4].

Слід звернути увагу на Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації в п. 3 містить зовсім інший перелік актів незаконного втручання. Але так само, як і Повітряному кодексі України, Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації не вказує, з якою формою вини співвідноситься акт незаконного втручання [5, с. 138].

Ще однієї із проблем загрози безпеки цивільної авіації є інформаційна безпека загалом. У вузькому розумінні її застосовують як – безпека авіації, а в широкому – стан захищеності загроз безпеки інформації. Забезпечення інформаційної безпеки польотів можливе при виявленні небезпечних чинників та ефективних управлінських рішень. Для цього Державіаслужба оприлюднила Проект Державної програми безпеки польотів. У цій програмі виокремлюється забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.

Таким чином, Цивільна авіація є однією із складових частин транспортної системи, яка має важливе значення для господарства та відіграє значну роль у економіці. На сьогодні існує ряд проблем, які потрібно удосконалити для підвищення безпеки цивільної авіації. Оскільки чинне законодавство не містить визначення терміна безпека авіації, потрібно надати цьому поняттю більш широкого визначення, для того щоб незаконні втручання у цивільну авіацію були врегульовані на міжнародну та національному рівнях.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038
4. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. № 1587 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1587-96-%D0%BF>
5. Міжнародне право: Основні галузі: підручник / за ред. В. Г. Буткевича. – К.: Либідь, 2004. – 816 с.

УДК 341:629.73(043.2)

Беззубов Д. О., д. ю. н., доцент,

Коваль І. О., студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ

У наш час важко уявити світ без транспортних сполучень. У свою чергу повітряні сполучення займають вагомe місце сьогодні, адже це є одним з найшвидших способів перевезення людей та вантажу майже у будь-яку точку світу. З огляду на це, питання про правове регулювання повітряних сполучень потребують постійного розвитку та дослідження.

Відповідно до ст. 96 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Повітряне сполучення» означає будь-яке регулярне повітряне сполучення, здійснюване повітряними суднами з метою суспільних перевезень пасажирів, пошти або вантажу [1].

Так як у наш час зростає роль міжнародних відносин у різних сферах життєдіяльності людини, важливе місце займають саме міжнародні повітряні сполучення. Відповідно до Конвенції, що зазначалась вище, «Міжнародне повітряне сполучення» означає повітряне сполучення, здійснюване через повітряний простір над територією більше ніж однієї держави.

Європейська рада своєю директивою від 25 липня 1983 р. також запровадила режим часткової «лібералізації» щодо внутрішньо-регіональних повітряних сполучень між державами Західної Європи. Він поширюється тільки на польоти повітряних суден місткістю не більше 70 місць або з максимальною злітною вагою 30 т [2].

Більшість міжнародних повітряних сполучень здійснюється з