

УДК347.822.4

Аделіна ЧУМАКОВА

студентка 756юм., гуманітарно-правового факультету

Національного аерокосмічного університету ім. М. Є. Жуковського

«Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна

Науковий керівник

Алла ГОРДЕЮК

доцентка, канд. юрид. наук, доцентка кафедри права

гуманітарно-правового факультету

Національного аерокосмічного університету

ім. М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна

e-mail: a.hordeiuk@khai.edu, ORCID: 0000-0001-7423-3673

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Анотація: у роботі досліджено сучасний стан забезпечення цивільної авіації в Україні, проаналізовано правове забезпечення, окреслені напрями державної політики в цій сфері, зокрема в умовах воєнного стану, визначені перспективи розвитку цивільної авіації в нашій країні.

Ключові слова: цивільна авіація, авіаційна безпека, безпека польотів, державна політика.

LEGAL BASIS FOR ENSURING CIVIL AVIATION SECURITY

Abstract: this paper examines the current state of civil aviation security in Ukraine, analyzes the legal framework, outlines the directions of state policy in this area, in particular under martial law, and identifies the prospects for the development of civil aviation in our country.

Keywords: civil aviation, aviation safety, flight safety, state policy.

Визначення авіаційної безпеки та безпеки польотів міститься в п. 2 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПКУ), а саме, авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів [1].

Забезпечення безпеки цивільної авіації у мирний час – це комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання [2]. Підвищення рівня безпеки цивільної авіації досягається шляхом впровадження всіма суб'єктами авіаційної діяльності системи управління безпекою польотів та поетапної модернізації інфраструктури авіаційної галузі, пріоритетним при цьому є ефективна державна політика щодо забезпечення високого рівня безпеки польотів.

Головним завданням державної політики забезпечення якості та безпеки польотів суден цивільної авіації є підвищення рівня безпеки польотів за

рахунок впровадження системи управління якістю польотів всіма суб'єктами авіаційної діяльності. Впровадження системи управління якістю польотів повинно забезпечити стале скорочення кількості авіаційних подій та людських жертв з одночасною модернізацією авіаційної галузі за всіма напрямками її діяльності.

Важливою складовою вітчизняної державної політики щодо забезпечення безпеки цивільної авіації є її нормативно-правове забезпечення. Так, правові засади щодо правового регулювання даної сфери державного управління зокрема становлять:ПКУ від 19.05.2011, Кримінальний кодекс України від 05.04.2001, Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984, Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017, Укази Президента України, наприклад, Указ «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» від 15.01.1998 № 17, Постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, а саме про «Деякі питання Міжвідомчої комісії з авіаційної безпеки цивільної авіації» 09.06.2021 № 594, «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» від 08.10.2014 № 520 та інші.

Окрему увагу в даному контексті доцільно звернути на Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» (далі – Програма), який є спеціальним нормативним актом в сфері забезпечення безпеки цивільної авіації. Згідно з Програмою підтримання відповідного рівня авіаційної безпеки має здійснюватися за такими основними напрямками: жодне повітряне судно, внесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, або іноземне повітряне судно не може вилітати з або прилітати до аеропортів України за відсутності документів, що необхідні згідно з Правилами надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України; жодна особа або транспортний засіб не може увійти або заїхати до контрольованої зони без перепустки, а до стерильних зон та зон обмеженого доступу, що охороняються, без перепустки та проходження контролю на безпеку, який повинен здійснюватися належним чином на постійній основі; жодна особа не може бути допущена на борт повітряного судна без відповідного дозволу уповноваженої посадової особи суб'єкта авіаційної діяльності; під час виконання авіаційних робіт та базування на злітно-посадкових майданчиках або майданчиках для виконання авіаційних хімічних робіт організація забезпечення авіаційної безпеки покладається на керівника суб'єкта авіаційної діяльності та командира повітряного судна; суб'єкт авіаційної діяльності авіації загального призначення та фізична особа - експлуатант повітряного судна повинні забезпечувати авіаційну безпеку в місцях базування, стоянок повітряних суден та під час виконання

польотів; авіаційний персонал та персонал, задіяний в авіаційній діяльності, робота якого пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, можуть бути допущені до провадження такої діяльності лише за наявності відповідних документів з авіаційної безпеки, виданих центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації, або навчальними закладами, сертифікованими таким органом; міжнародні договори України про повітряне сполучення, укладені Україною з іншими державами, повинні містити вимоги з авіаційної безпеки відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації [3].

Крім того, можна виділити надзвичайно актуальні проблеми 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. 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.

Після введення воєнного станувідповідно до Указу Президента України «Про введення воєнного стану» від 24.02.2022 №64/2022, в нашій державі у зв'язку з військовою агресією РФ загроза безпеці польотів у небі України призвела до закриття повітряного простору та масового блокування авіаційної діяльності [4].

Звісно ж, чим довше триватиме війна, тим важчою буде ситуація для української цивільної авіації, і тим довше їй потім доведеться відновлюватись. Оптимальним варіантом був би запуск перельотів навіть в умовах війни. Але сьогодні Україна перебуває в групі з семи країн з найвищим першим рівнем ризику з погляду безпеки польотів. Експлуатантам цивільних літаків рекомендовано повністю уникати таких зон, адже літаки можуть бути неправильно ідентифіковані системами протиповітряної оборони й на них помилково націляться, або потрапити під перехресний вогонь під час

повітряних атак тощо. Так, Державна авіаційна служба України зазначає, що з метою забезпечення захисту цивільної авіації наразі, відповідно до Загальної оцінки рівня загрози та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації у межах території України та повітряного простору над нею, територію України та повітряний простір над нею віднесено до конфліктних зон з високим ступенем ризику авіаційній безпеці. Це пов'язано з наявністю на території України реальних загроз для повітряних суден цивільної авіації та персоналу цивільних аеропортів/аеродромів, спричинених повномасштабним військовим вторгненням збройних сил РФ на територію України – обстріли населених пунктів, знищення цивільних об'єктів та об'єктів критичної інфраструктури тощо.

Однак існує думка фахівців, що зумовлена аналізом випадків збиття цивільних літаків над зонами конфліктів у минулому про те, що практики обов'язкового повного закриття повітряного простору немає. Навіть сьогодні з аеропортів, зарахованих до найвищого першого рівня ризику, виконують польоти. Саме тому пропонують запуск польотів із двох українських аеропортів: «Міжнародного аеропорту Львів» ім. Д. Галицького та «Міжнародного аеропорту Ужгород». Через територіальну близькість до кордону цих аеропортів літаки змогли б швидко потрапити в повітряний простір Європейського Союзу і безпечно здійснювати польоти. Однак для цього все одно потрібні гарантії безпеки від Збройних Сил України, яких на сьогодні на жаль немає. Більш того, окреслені вище проблеми забезпечення безпеки цивільної авіації, що мали місце у мирний час, у період воєнного стану у державі ще більше загострюються. Тому поновлення польотів літаків цивільної авіації залишається на сьогодні край спірними питанням.

Слід зазначити, що у перспективі свого розвитку авіаційна галузь в Україні стоїть перед завданням глибокої зміни підходів, інтеграції в європейську авіаційну спільноту, впровадження законодавчих нововведень, оптимізації наглядових функцій та переходу до цифрових дозвільних процедур. Чинна система авіаційного нагляду в ЄС виступає визнаним міжнародним стандартом, до якого Україна прагне приєднатися у майбутньому і вже зробила перші кроки у цьому напрямку. Зокрема було підписано Угоду між Україною, з одної сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір від 12.10.2021 (далі – Угода), а потім був прийнятий Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір», який ухвалено 17.02.2022. Також відсутність проміжних національних структур робить логічним етапом нашого

наближення до ЄС перехід до Європейського агентства з безпеки польотів (EASA) відповідно до наших зобов'язань у рамках Угоди [5, 6].

Таким чином, в законодавстві України містяться нормативно-правові акти, покликані забезпечувати безпеку використання повітряних суден в Україні. Проте, попри нормативно-правове регулювання даного питання, існує чимало проблем щодо забезпечення безпеки використання повітряних суден, які потребували негайного розгляду і вирішення в мирний час, а під час воєнного стану, враховуючи пріоритетні завдання щодо подолання військової агресії РФ, рішення зазначених вище проблем, на наш погляд, унеможлиблюється в сучасних українських реаліях.

Список використаних джерел:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 №3393-V. Редакція від 21.10.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> – 15.10.2023.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (ІКАО) від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 – 15.10.2023.

3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII ВР. Редакція від 28.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> – 15.10.2023.

4. Указ Президента України «Про введення воєнного стану» від 24.02.2022 №64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text> – 15.10.2023.

5. Угода між Україною, з одної сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір від 12.10.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#n2 – 15.10.2023.

6. Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір» від 17.02.2022 № 2067-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text> – 15.10.23

УДК 343.9

Натела ШЕВЧЕНКО

аспірантка кафедри кримінального права

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого,

м. Харків, Україна

e-mail: n.s.shevchenko@nlu.edu.ua, ORCID: 0000-0003-2647-8160

ЗАБРУДНЕННЯ ДОВКІЛЛЯ ВНАСЛІДОК УДАРІВ ПО ОБ'ЄКТАМ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Анотація: В тезах надано загальну характеристику наслідків для довкілля в результаті збройної агресії російської федерації проти України. Наголошено, що обстріли призводять до серйозних екологічних наслідків, відбуваються глобальні зміни у довкіллі. Здійснено аналіз шкідливого впливу ударів по об'єктам критичної інфраструктури для