

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного публічного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ДЕРЖАВ У СФЕРІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ**

Студентки 2 курсу, 11мз групи,
спеціальності «Міжнародне право»,
спеціалізації «Міжнародне право»

Савицької Карини
Анатоліївни

Науковий керівник
кандидат юридичних наук, доцент

Плахотнюк
Наталія Вікторівна

Керівник освітньо - професійної
програми
доктор юридичних наук, доцент

Дешко Людмила
Миколаївна

Київ 2018

ЗМІСТ

Вступ	3
Розділ 1. Теоретичні основи авіаційної безпеки держави.....	7
1.1. Сутність та значення авіаційної безпеки.....	7
1.2. Механізм забезпечення авіаційної безпеки.....	15
1.3. Система державного регулювання авіаційної безпеки України.....	36
Розділ 2. Міжнародне співробітництво держав у сфері авіаційної безпеки в Україні.....	47
2.1. Аналіз стану авіаційної безпеки України.....	47
2.2. Оцінка співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень...	60
2.3. Система контролю та відповідальності у міжнародній авіаційній безпеці.....	69
Розділ 3. Вдосконалення співробітництва у сфері авіаційної безпеки держав.....	88
3.1. Зарубіжний досвід авіаційної безпеки держав.....	88
3.2. Напрями вдосконалення державної політики у забезпеченні авіаційної безпеки.....	97
Висновки та пропозиції	114
Список використаної літератури	117
Додатки.....	124

ВСТУП

Актуальність теми. Авіація має важливе значення для України і світової спільноти в цілому. Разом з тим, авіація є одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення. Тому безпека авіації має особливо важливе значення. Порушення правил безпеки в цій сфері здатні призвести до великих людських жертв, руйнувань, екологічної катастрофи, завдати шкоди життєво важливим, стратегічним або особливо небезпечним об'єктам, дезорганізувати їх роботу, викликати паніку серед населення, завдати значних матеріальних збитків тощо

За останніх 15-20 років різко зросла міжнародна терористична активність і стала дійсно глобальною загрозою. Теракти, проведені на повітряних судах цивільної авіації, як правило, супроводжуються великими жертвами, паралізують діяльність найважливіших сфер економіки і дестабілізують положення в суспільстві. Тому міжнародне співтовариство пред'являє все більш високі вимоги до стандартів забезпечення безпеки громадян. При цьому об'єми пасажиро- і вантажоперевезень продовжують рости і по прогнозах, зробленими ІКАО і IATA, до 2030 року зростуть удвічі в порівнянні до нинішнього рівня, а отже, значно підвищаться витрати на підтримку прийняттого рівня авіаційної безпеки.

Динамічний розвиток цивільної авіації і все більш інтенсивна експлуатація глобальної мережі міжнародних повітряних ліній значною мірою підвищили економічну вагомість міжнародних повітряних сполучень, зросли форми співробітництва держав, однією з яких є спільні зусилля, спрямовані на забезпечення безпеки цивільної авіації. Завдання зміцнення загального миру і безпеки передбачає розширення і поглиблення міжнародного співробітництва у різних галузях міжнародних відносин. Для держав і міжнародних організацій вирішення цієї проблеми полягає у пошуках ефективних міжнародно-правових засобів боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Вивченню окремих питань міжнародних повітряних перевезень та їх

безпекою займались Н.І. Антонішина, Д.О. Бугайко, Н.В. Жмур, Є.К. Єршов, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, М.М. Новікова, О.В. Руденко, Г.Р. Халімова, В.П. Харченко.

В дослідженнях авторами визначено поточні питання у сфері міжнародної регуляторної політики в авіаційній галузі. Проте, сфера регулювання авіаційної безпеки в Україні та світі зазнала змін у 2017 році, що і визначає актуальність дослідження та ґрунтовного їх аналізу в межах однієї наукової роботи.

Мета дослідження – обґрунтувати теоретичні аспекти і виявити тенденції, особливості та закономірності міжнародного співробітництва держав у сфері авіаційної безпеки. Досягнення мети передбачає вирішення наступних **завдань**:

- обґрунтувати сутність та значення авіаційної безпеки;
- висвітлити механізм забезпечення авіаційної безпеки;
- дослідити систему державного регулювання авіаційної безпеки України;
- проаналізувати стан авіаційної безпеки України;
- оцінити співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень;
- охарактеризувати система контролю та відповідальності у міжнародній авіаційній безпеці;
- дослідити зарубіжний досвід авіаційної безпеки держав;
- визначити напрями вдосконалення державної політики у забезпеченні авіаційної безпеки.

Об'єктом дослідження є міжнародні правовідносини, які виникають у процесі співробітництва держав у сфері авіаційної безпеки.

Предметом дослідження є комплекс норм міжнародного права, які регулюють співробітництво держав у сфері авіаційної безпеки.

Методи дослідження. Методологічною основою роботи є, зокрема: формально-логічний метод та метод узагальнення (виявлення

неузгодженостей, проблемних питань при розгляді понятійного апарату механізму забезпечення авіаційної безпеки); історичний метод (міжнародного співробітництва держав у сфері авіаційної безпеки); метод порівняння (при дослідженні систему державного регулювання авіаційної безпеки України та зарубіжного досвіду); метод аналізу та системний підхід (для оцінки стан авіаційної безпеки України та розкриття особливостей співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень; окресленні системи контролю та відповідальності у міжнародній авіаційній безпеці); методи логічного узагальнення (дозволили визначити основні тенденції розвитку і функціонування співробітництва України у сфері авіаційної безпеки, сформувавши структуру та зміст механізмів державного регулювання авіаційної безпеки); прогностичні методи (для формулювання обґрунтованих висновків, пропозицій та рекомендацій, визначення шляхів подальшого вдосконалення механізмів державного регулювання авіаційної безпеки в рамках міжнародного повітряного права та міжнародної безпеки авіаперевезень).

Наукова новизна отриманих результатів проведеного дослідження полягає в теоретичному обґрунтуванні питань та розробки комплексу рекомендацій з удосконалення стандартів, правил, регламентів, покликаних забезпечувати безпечний і впорядкований розвиток цивільної авіації, надійність та економічність повітряно-транспортних сполучень.

Практичне значимість дослідження полягає в тому, що теоретичні положення та обґрунтовані практичні рекомендації спрямовані на формування ефективного міжнародного співробітництва держав у сфері авіаційної безпеки через впровадження норм міжнародного повітряного права.

Основні ідеї та висновки дослідження доведено до рівня конкретних пропозицій, щодо заповнення прогалів і усунення недоліків авіаційної безпеки, забезпечення ефективності і безпеки міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах.

Теоретичною та інформаційною основою написання роботи є сукупність міжнародно-правових принципів і норм, які регулюють міжнародні польоти й

інші види використання повітряного простору, наукова та спеціальна література, монографії та наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених, фахівців які загалом дозволили скласти об'єктивне уявлення про наявний стан, проблеми і перспективи міжнародного співробітництва держав у сфері авіаційної безпеки.

Перелік графічного матеріалу. Випускна кваліфікаційна робота містить 12 таблиці, 9 рисунків, які узагальнюють сутність поняття «авіаційна безпека», структуру та зв'язки механізм забезпечення авіаційної безпеки, огляд нормативно-правових актів державного регулювання авіаційної безпеки України, а також характеризують сучасний стану авіаційної безпеки України протягом останніх років, рівень співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень та виокремлення проблем у сфері авіаційної безпеки держав та окреслення шляхів їх вирішення.

Структура та обсяг роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

1.1. Сутність та значення авіаційної безпеки

Звернімося до з'ясування сутності поняття безпека авіації та авіаційна безпека.

Розглядаючи безпеку польотів, необхідно передусім зупинитися на етимологічному визначенні поняття «безпека». Так, під безпекою розуміють «стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує», або «відсутність небезпеки, схоронність, надійність», а також «становище якому загрожує небезпека комусь, чомусь», «стан захищеності». Нормативні джерела визначають термін «безпека» як «відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з можливістю завдання будь-якої шкоди». На думку вчених безпека являє собою сукупність опосередкованих джерелами підвищеної небезпеки відносин, які регулюються юридичними, технічними та організаційними нормами з метою запобігання та усунення загрози життю і здоров'ю людей, матеріальним цінностям та зовнішньому середовищу.

Поняття «безпека» відповідно до етимології цього слова, означає «відсутність небезпеки», тобто відсутність яких-небудь загроз. Небезпечний та безпечний – стани, протилежні один одному. З іншого боку під небезпекою розуміють стан загрози, можливість заподіяння шкоди, нещастя, кому-небудь, чому-небудь. Під загрозою розуміють «можливість, або неминучість виникнення чогось небезпечного, прикрого. Те, що може заподіяти якість зло, неприємність». Безпека і загроза заподіяння шкоди – поняття, близькі за значенням [1, с. 119].

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». На думку деяких вчених, «транспортна безпека – властивість людино- машиною системи зберігати при функціонуванні такі стани, при яких з високою вірогідністю виключаються техногенні події, а збиток від неминучих енергетичних і шкідливих матеріальних викидів не перевищує допустимого рівня».

Під системою забезпечення транспортної безпеки П.Г. Белов пропонує розуміти «сукупність взаємопов'язаних нормативно-розпорядчих документів, організаційно-технічних та інших заходів, а також відповідаючих ним сил і засобів, призначених для попередження і зниження тих побічних витрат, які обумовлені реально існуючими на транспорті небезпеками».

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 [27, с. 156].

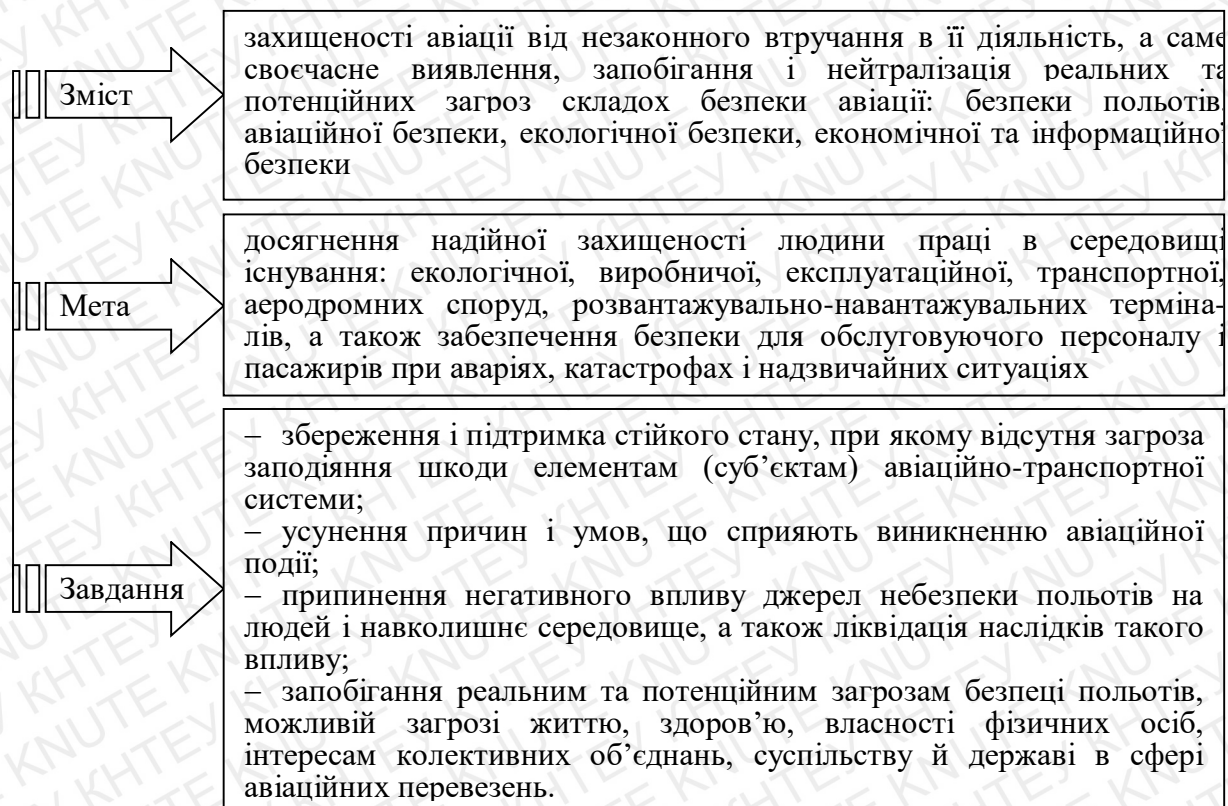
Таким чином, транспортна безпека фактично складається з підсистем, що характеризують стан безпеки на різних видах транспорту. В досліджуваній

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. Найбільш поширеним у законодавстві є визначення авіаційної безпеки, під якою розуміється комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

З іншого боку у Тимчасових правилах контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 02.08.1995 р. № 592, безпека (авіаційна безпека) – комплекс заходів щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, інших протиправних посягань, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для виконання цих заходів. Як бачимо у цьому визначенні авіаційну безпеку законодавець трактує більш широко, маючи на увазі захист цивільної авіації не тільки від актів незаконного втручання, але й інших протиправних посягань.

Авіаційна безпека (як наука) - це система знань, забезпечують безпеку проживання людини в різних інженерних авіаційних комплексах, аеродромних терміналах, при вантажно-розвантажувальних роботах як у виробничій, так і невиробничій середовищі, а також розвиток діяльності по Обезпеченность авіаційної безпеки в перспективі з урахуванням антропогенного впливу на середовище проживання. Авіаційна безпека розглядається у вигляді стану захищеності авіації від незаконного втручання в її діяльність. Авіаційна безпека має свою мету, завдання, предмети вивчення, засоби пізнання і принципи, які використовуються для вирішення практичних і теоретичних (наукових) завдань в залежності від життєвого циклу повітряних суден і засобів забезпечення повітряних перевезень (мал. 1.1) [45, с. 168].

Мету авіаційної безпеки можна досягти на основі ідентифікації чинників довкілля, а також розробки засобів і методів захисту від різного роду небезпек, притаманних авіаційної діяльності, в тому числі і від терористичних актів.



Мал. 1.1. Зміст, мета та завдання авіаційної безпеки

Забезпечення авіаційної безпеки здійснюється особами, які приймають, заправляють і завантажують, а також відправляють і обслуговують повітряні судна. В їх обов'язок входить прийом заходів щодо забезпечення авіаційної безпеки, яка забезпечується за допомогою [1, с. 134]:

- запобігання доступу сторонніх осіб і транспортних засобів в контрольну зону аеропорту або аеродрому;
- охорони повітряних суден на стоянках з метою виключення можливості проникнення на повітряні судна сторонніх осіб;
- виключення можливості незаконного провезення на повітряних судах зброї, боєприпасів, вибухових, радіоактивних, отруйних, легкозаймистих та інших небезпечних предметів і речовин і введення особливих заходів обережності при вирішенні їх провезення;
- передпольотної огляду повітряного судна, його бортових запасів, членів екіпажу, пасажирів, багажу, в тому числі речей, що знаходяться при пасажирях, а також вантажів і пошти.

Проведення передпольотної огляду не виключає можливість проведення огляду при здійсненні оперативно-розшукової, кримінально-процесуальної та іншої діяльності уповноваженими на те особами в порядку, встановленому законодавством України.

Чинне законодавство також містить визначення «безпека авіації» як комплексної влас тивості авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається. Зазначене визначення є ще більш об'ємним, оскільки включає, на нашу думку, і авіаційну безпеку, і безпеку польотів. Підтвердженням тому є Концепція розвитку цивільної авіації України, згідно якої забезпечення безпеки цивільної авіації – комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційну безпеку) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічну безпеку). Серед інших складових безпеки цивільної авіації категорію «безпека польотів» можна вважати визначальною, оскільки вона є пріоритетом діяльності авіаційного транспорту і невід'ємною складовою національної безпеки.

У Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті «безпека польотів» визначається як комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. З таким твердженням важко погодитись, оскільки виконувати польоти абсолютно без загрози для життя і здоров'я людей апріорі неможливо. Будучи джерелом підвищеної небезпеки, повітряне судно тільки тоді стає безпечним, коли знаходиться без руху, тобто перебуваючи на землі. Підтримуючи позицію Н.В. Дараганової, можна намагатися забезпечити високий рівень безпеки та надійності авіаційного транспорту, проте повністю, стовідсотково зробити повітряний транспорт безпечним є нереальним завданням [45, с. 181].

В одних джерелах безпека польотів розглядається як комплексна

характеристика повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. В інших вона визначається як умови, що забезпечують польоти літального апарату без загрози небезпеки для екіпажу, пасажирів і літального апарату, а також для населення і наземних споруд.

Серед вчених пропонується також визначення безпеки польотів як системи захисту повітряних суден від загрози втрати ними льотного стану внаслідок дії небезпечних для повітроплавання чинників, а також охорони людського життя на землі та в повітрі, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на території аеропорту (аеродрому). Як справедливо наголошують деякі науковці безпека польотів повинна забезпечувати збереження повітряними суднами повітряного стану як тієї властивої системи, яка забезпечує можливість її функціонування.

Усі наведені визначення є по-своєму є вірними та різною мірою відображають суть одного й того ж явища. Головне, що їх об'єднує – мета забезпечення безпеки польотів, яка, на нашу думку, полягає у підтримці стабільного стану функціонування авіаційної галузі, тобто ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди елементам (суб'єктам) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях [50, с. 175].

Враховуючи викладене, 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.

Безпека польоту є здатністю системи «літальний апарат – екіпаж» виконувати заданий політ, що гарантує збереження життя членам екіпажу літального апарату, його пасажирам, неушкодженість техніки. Вона, на думку

П.А.Соломонова, залежить від рівня властивостей і відносин властивостей авіаційного комплексу, тобто літального апарату і його систем, засобів забезпечення і управління польотами, а також від рівня професійних властивостей екіпажів літального апарату й особового складу допоміжних наземних служб.

Науковці пропонують також визначення безпеки польотів як системи захисту повітряних суден від загрози втрати ними льотного стану внаслідок дій, небезпечних для повітроплавання чинників, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на території аеропорту чи аеродрому. Як акцентує А.С.Бичков, безпека польотів повинна забезпечувати збереження повітряними суднами повітряного стану як тієї властивості системи, що забезпечує можливість її функціонування.

Згідно Концепції розвитку цивільної авіації України забезпечення безпеки цивільної авіації становить комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційну безпеку) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічну безпеку).

Безпека авіації – стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки. Авіаційна безпека – комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність [1, с. 169].

На підставі зазначених визначень, можна зазначити, що поняття безпеки авіації значно ширше та об'ємніше, а авіаційна безпека передбачає відповідні заходи для забезпечення безпеки цивільної авіації. Відповідно у 2014 році було прийнято Державну програму авіаційної безпеки, передбачає заходи, що вживаються для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Метою Програми є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації. Основним завданням Програми є здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості.

Згідно Повітряного кодексу України авіаційна безпека – це комплекс заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів, який призначений для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Іншими словами кажучи, авіаційна безпека – це стан захищеності цивільної авіації від протиправних втручань в її діяльність, тобто відсутність недопустимого ризику, пов'язаного з можливістю нанесення збитків від незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. З метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання 34 виникненню авіаційних подій, шляхом: встановлення критеріїв безпеки авіації; встановлення необхідного рівня безпеки авіації; здійснення аналізу та визначення існуючого рівня безпеки авіації, накладення штрафів та вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки авіації та інші [6].

Отже, згідно чинного законодавства України, безпека авіації є узагальнюючим поняттям, що фактично охоплює авіаційну безпеку, безпеку польотів та екологічну безпеку авіації. Серед інших складових безпеки цивільної авіації категорію «безпека польотів» можна вважати визначальною, позаяк «вона є пріоритетом діяльності авіаційного транспорту і невід'ємною складовою національної безпеки».

Питання забезпечення безпеки польотів не втрачатимуть актуальності, допоки перебувають в експлуатації літальні апарати найрізноманітнішого призначення, зокрема і повітряні судна цивільної авіації. Відбувається постійне

доопрацювання конструкції повітряних суден, методів і способів їх експлуатації, підготовки екіпажів, проблем льотної придатності, живучості повітряних суден, безпеки повітряного руху, що незмінно залишається в центрі уваги представників експлуатуючих підприємств і наукових установ.

Означені процеси найгостріше окреслюють проблему нестачі нових способів управління процесами забезпечення безпеки польотів, визначення загроз та відповідних джерел небезпеки авіаперевезень, а відтак ставатимуть усе актуальнішими. За таких умов нагальною є потреба в розробленні нового переліку критеріїв (показників) безпеки польоту на авіаційному транспорті та його законодавчого закріплення [27, с. 210].

Загострення ситуації пов'язане з відсутністю налагодженої системи забезпечення безпеки польотів, із низькою результативністю виконання покладених на неї завдань і функцій, зі зниженням рівня наукового і технічного супроводу зазначеної діяльності. Цьому сприяє складність і невивченість характеру й особливостей соціальних взаємозв'язків, що формуються між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі створення й збереження стійкого техногенно безпечного стану на об'єктах забезпечення безпеки авіації.

1.2. Механізм забезпечення авіаційної безпеки

Серед економістів немає єдиної точки зору із приводу сутності поняття «організаційно-економічний механізм авіаційної безпеки». Визначена особливість характеризує відсутність єдиних ознак у трактуванні поняття механізму взагалі. Економічна теорія визначає два методологічних підходи до дослідження сутності механізму як економічної категорії. Перший підхід - генетичний - відображає внутрішню організацію функціонування об'єкта, котрим є авіаційна безпека, тобто організацію економічних відносин у даній сфері, що не зовсім точно визначає поняття «механізм» [28]. Другий підхід

(евристичний) розглядає механізм як сукупність методів, форм, інструментів, прийомів, важелів впливу на розвиток об'єкта – тобто авіаційної безпеки.

Прихильники першого підходу не враховують економічні важелі, а економісти, що проводять дослідження в рамках другого підходу, - методи та організаційні елементи. Окремі дослідники заміняють важелі й методи «системою управління об'єктом». Інші зв'язують систему управління об'єктом (авіакопорацією) з використанням фінансових важелів і методів, упускаючи інструменти, немає розмежування функціонування й дії організаційно-економічного механізму на макро- і мікрорівнях управління.

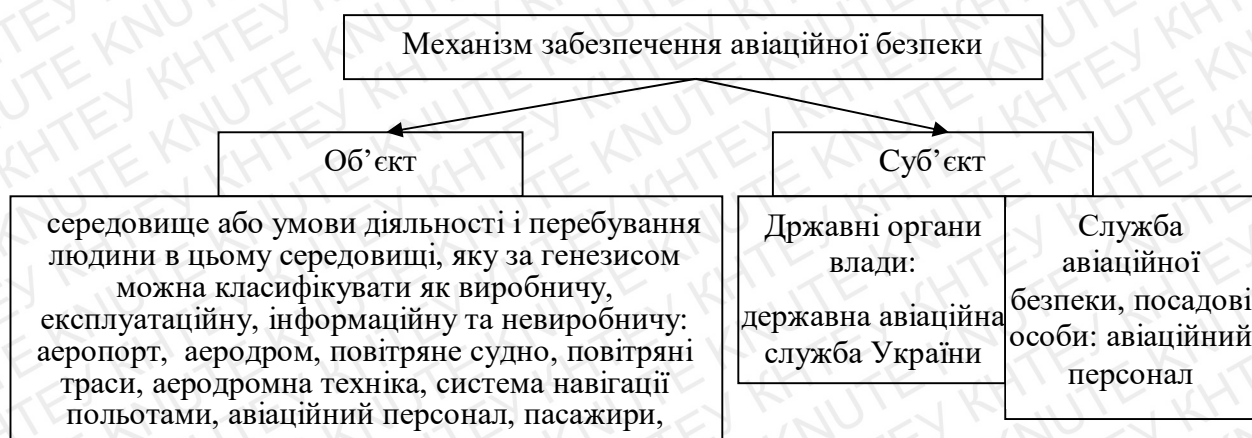
Другий підхід - евристичний - заснований на тім, що в основі механізму лежить сукупність методів, форм, інструментів, прийомів, важелів впливу на соціально-економічний розвиток економіки.

Забезпечення авіаційної безпеки – комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, які призначені для захисту ЦА від актів незаконного втручання та інших протиправних посягань у відношенні ЦА та її служб, авіаційного персоналу і пасажирів, інших осіб, матеріальних цінностей всіх форм власності. Забезпечення безпеки польотів - система заходів, що здійснюється органами державної влади, авіаційними організаціями і персоналом, іншими фізичними і юридичними особами, яка направлена на запобігання авіаційним подіям [45, с. 205].

Система управління безпекою польотів – це сукупність заходів із застосування єдиного підходу до управління безпекою польотів, що передбачає оптимізацію організаційної структури, розподіл відповідальності між органами державної влади та суб'єктами авіаційної діяльності, визначення політики та експлуатаційних процедур щодо забезпечення безпеки польотів. В основі управління безпекою польотів лежить системний підхід до виявлення і усунення джерел небезпеки та здійснення контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків [50, с. 197].

Механізм забезпечення авіаційної безпеки слід розпочати з визначення

об'єктів та суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки, які нами виокремлені на мал. 1.2 [28].



Мал. 1.2. Визначення об'єктів та суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки

В авіаційній транспортній системі безпека польотів залежить від якості роботи всіх її складових та забезпечується:

- льотною придатністю повітряних суден;
- високою кваліфікацією та відмінною підготовкою екіпажу;
- високою якістю всіх видів та етапів підготовки до забезпечення польоту;
- високою якістю і чіткістю роботи системи управління наземним і повітряним рухом повітряних суден;
- якісною підготовкою аеродромів для зльоту і посадки повітряних суден [1, с. 170].

Також усі елементи авіаційної транспортної системи мають відповідати певним вимогам, правилам, нормам і стандартам у сфері безпеки польотів, за дотриманням яких необхідно здійснювати державний контроль.

Технічною основою забезпечення безпеки польотів, базою національної авіаційної структури є Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О.К.Антонова, який був створений у 1946 році. Сьогодні на його рахунку понад 20 типів оригінальних пасажирських, військово-транспортних та спеціальних літаків, також близько 100 модифікацій авіаційної техніки, Харківське

державне виробниче підприємство, Запорізьке конструкторське бюро «Прогрес», завод «Авіант», десятки авіаційних підприємств.

Визначення системи суб'єктів забезпечення безпеки польотів є обов'язковою складовою дослідження проблеми. Забезпечення безпеки польотів у державі – це складний багатогранний механізм, який містить в собі як державні органи управління, так і окремі посадові особи. Визначення функцій кожного є важливим для розуміння оптимальних шляхів удосконалення безпеки польотів.

Визначальним органом у сфері авіації в державі є Державна авіаційна служба, яка акумулює усю законодавчу та нормативно-правову базу, що стосується цивільної авіації.

Державна авіаційна служба – це повноважний орган реалізації державної політики з питань розвитку цивільної авіації. Його завданням є здійснення централізованого державного регулювання у галузі цивільної авіації України, організації і забезпечення авіаційних перевезень, робіт і послуг, використання повітряного простору, здійснення сертифікації об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування їх діяльності, нагляду за гарантуванням безпеки в галузі цивільної авіації. Відповідно через взаємодію зі своїми інспекторами – висококваліфікованими працівниками державіаслужби, яким надані відповідні повноваження з перевірки діяльності експлуатанта і які мають відповідні посвідчення Державіаслужби – «Державна авіаційна служба України повинна забезпечувати безпеку авіації через комплекс заходів, а також людських і матеріальних ресурсів, призначених для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання» [27, с. 219].

Відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України цей орган покликаний регулювати політику у сфері цивільної авіації, а також безпосередньо і безпеку польотів. Даний орган виконавчої влади здійснює контроль за станом та якістю експлуатації авіаційної техніки, льотної придатності повітряних суден, засобів реєстрації польотних даних повітряних суден, аеродромної техніки, наземних засобів забезпечення польотів,

повітряних трас, місцевих повітряних ліній, аеродромів та їх обладнання, достатності аеронавігаційної інформації для виконання польотів експлуатанта з аеродромів, які не внесені до Збірника авіанавігаційної інформації інших держав як міжнародні.

Одним із найважливіших завдань Державної авіаційної служби України є розробка та реалізація Державної програми з безпеки польотів, а також здійснення контролю і нагляду за дотриманням цих правил. Державіаслужба розробляє та впроваджує положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, порядок здійснення нагляду і контролю за безпекою польотів та порядок оформлення формальностей і контролю за безпекою польотів. До її функцій також входить розробка та впровадження правил розслідування авіаційних подій і інцидентів, інструкцій з оперативного оповіщення про авіаційні події, надзвичайні події та надзвичайні ситуації підприємствам авіаційної галузі. Державіаслужба розробляє термінові заходи з попередження авіаційних подій, здійснює збір повідомлень про стан безпеки польотів експлуатантів, а також розробляє план дій на випадок виникнення авіаційної події чи інциденту, здійснює розслідування порушень вимог безпеки польотів, які не належать до авіаційних подій. «Державна авіаційна служба України у межах своїх повноважень видає директиви льотної придатності, експлуатаційні директиви, рішення з безпеки польотів, а також бере участь у реалізації програми Євроконтролю із впровадження, моніторингу та підтримки регуляторних вимог до безпеки польотів під час організації повітряного руху».

Прямо або опосередковано на авіаційну галузь впливають Укази Президента України, Постанови Кабінету Міністрів України, накази та розпорядження Міністерства транспорту та зв'язку, Міністерства закордонних справ, а також нормативно-правова база ІКАО [6].

Служба авіаційної безпеки є підрозділом авіаційного суб'єкта незалежно від форм власності та підпорядкованості, який відповідає за здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів авіаційного суб'єкта та

об'єктів радіонавігаційного забезпечення. Головними завданнями служби авіаційної безпеки є:

- організація та проведення контролю на безпеку членів екіпажу повітряних суден, пасажирів, їх ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових припасів, у тому числі бортового харчування, кур'єрських і поштових відправлень, охорона повітряних суден та об'єктів авіаційного суб'єкта, їх захист від актів незаконного втручання;

- організація та контроль за пропускнуою системою авіаційного суб'єкта, а в міжнародних аеропортах - у секторах контрольованої зони, визначених наказом керівника авіаційного суб'єкта, за погодженням з керівниками підрозділів прикордонного та митного контролю в аеропорту;

- урегулювання кризової ситуації, припинення акту незаконного втручання, інших протиправних посягань у діяльність цивільної авіації;

- підтримка постійного контакту з підрозділами прикордонного, митного контролю та територіального органу Міністерства внутрішніх справ України в аеропорту [45, с. 213].

Також, до суб'єктів, які гарантують безпеку польотів, необхідно віднести авіаційний персонал – особовий склад підприємства, організації, підрозділу, навчального закладу, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою (ст.32 ПКУ), тобто усі дотичні до процесів виробництва, управління, навчання, експлуатації тощо особи. Відповідно до цієї ж статті до складу авіаційного персоналу входять: члени екіпажу повітряного судна; особи командно-керівного, командно-льотного, інспекторського та інструкторського складу; спеціалісти, які здійснюють регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на території України; спеціалісти, які здійснюють організацію і технічне обслуговування повітряних суден, а також усі види забезпечення польотів; спеціалісти, які обслуговують повітряні перевезення; спеціалісти, які здійснюють організацію і проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт при льотних випробуваннях авіаційної техніки; спеціалісти, які здійснюють нагляд і

контроль за безпекою польотів, а також ті, які проводять службове розслідування авіаційних подій (державні інспектори з безпеки польотів); спеціалісти, які здійснюють аналіз та контроль льотної придатності повітряних суден при розробці, випробуванні, сертифікації і серійному виробництві; спеціалісти, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому; авіаційні експерти.

Авіаційний персонал - це спеціалісти авіаційних підприємств, установ, організацій, навчальних закладів, які мають відповідну професійну підготовку та допуск до забезпечення та виконання польотів. І хоча наявність допуску до забезпечення або виконання польотів для авіаційного персоналу є суттєвим для визначення терміна «авіаційний персонал», фактично ж встановлене в Повітряному Кодексі України поняття «допуск до авіаційної діяльності» є ширшим, родовим і охоплює поняття «допуск до забезпечення та виконання польотів», як ціле охоплює часткове [6].

Правове визначення поняття і статусу екіпажу повітряного судна найважливіше, оскільки йому належить головна роль у гарантуванні безпеки польотів має екіпаж повітряного судна, як зазначається в Повітряному кодексі України.

Визначення поняття екіпажу повітряного судна закріплене у ст. 35 Повітряного кодексу України. Відповідно до цього екіпаж повітряного судна – це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків з керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів. Відповідно до сучасного законодавства, екіпаж повітряного судна поділяється на три складові:

- командир повітряного судна;
- інші особи льотного екіпажу;
- обслуговуючий персонал.

Командир повітряного судна – це пілот, відповідальний за керування повітряного судна та його безпеку протягом польотного часу [1, с. 179]. Командир повітряного судна є головною керівною особою на цілому судні, і

тому він має право у межах своєї компетенції віддавати будь-якій особі, яка перебуває на борту повітряного судна, розпорядження і команди, а також вживати всіх необхідних заходів, у тому числі й примусових, до осіб, які своїми діями створюють загрозу безпеці польоту і не підкоряються розпорядженням командира. А у випадках виникнення загрози для життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу повітряного судна, пов'язаних з актами незаконного втручання, - змінювати маршрут польоту, здійснювати переліт державного кордону і (або) виконувати посадку повітряного судна на аеродромі, не передбаченому завданням на політ тощо. При цьому командир повітряного судна несе особисту відповідальність за безпеку кожного польоту та виконання завдання на політ незалежно від того, чи пілотує він повітряне судно особисто, чи передав керування іншій особі, наприклад, другому пілотові. Аналіз нормативно-правової бази засвідчує, що командир повітряного судна є особою, яка в силу своєї відповідальності за безпечне здійснення польоту наділена спеціальними владними правами і повноваженнями щодо всіх осіб, які перебувають на борту даного повітряного судна. По-перше, це стосується інших членів екіпажу повітряного судна, про що свідчить, приміром, надання командиром повітряного судна права усувати від виконання завдання на політ будь-якого члена екіпажу повітряного судна, рівень підготовки якого не відповідає завданню на політ, а дії загрожують безпеці польоту та вимагати його заміни; або надання командиром повітряного судна права контролювати рівень професійних знань, умінь і навиків осіб льотної екіпажу, а також якість роботи осіб обслуговуючого персоналу, також перевіряти свідоцтва (сертифікати) членів екіпажу повітряного судна та наявність у них необхідних записів і позначок. По-друге, командир повітряного судна є особою, яка наділена спеціальними владними правами та повноваженнями і стосовно пасажирів повітряного судна, що перебувають на борту даного повітряного судна [28].

До льотної екіпажу належать особи, які мають певну підготовку і свідоцтво на право льотної експлуатації даного типу повітряного судна та його

обладнання: штурмани, бортінженери, бортмеханіки, бортрадиристи, пілоти-спостерігачі, бортоператори. До обслуговуючого персоналу екіпажу належать бортпровідники і бортоператори вантажних літаків. Членами екіпажу можуть бути тільки громадяни України. Підтвердженням належності фізичної особи до складу того чи іншого екіпажу є посвідчення члена екіпажу – документ, що підтверджує громадянство України і видається громадянину України, який є членом екіпажу повітряного судна, зареєстрованого в Україні відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, для використання його під час виконання міжнародних польотів. Перелік осіб авіаційного персоналу, які є членами екіпажу, визначається органом державного регулювання у сфері цивільної авіації. Посвідчення надає право члену екіпажу на виїзд з України та в'їзд в Україну на повітряному судні під час виконання ним польотного завдання.

Однією з головних функцій екіпажу є забезпечення безпеки польоту. Для скорочення часу, який екіпаж витрачає на підготовку повітряного судна до польоту, основний об'єм підготовчих робіт до самого запуску двигуна і перевірки працездатності систем повітряного судна виконує персонал і спеціалісти наземних служб до передачі його екіпажу. Технічне обслуговування авіаційної техніки під час підготовки до вильоту і в польоті здійснює екіпаж з моменту прийняття повітряного судна від персоналу перед вильотом до зарулювання на місце стоянки (вимикання двигунів). Під час виконання цих робіт виникає небезпека в появі великої кількості небезпечних і шкідливих виробничих чинників. Вимоги до безпеки праці екіпажу багато в чому залежить від типу повітряного судна та його конструктивних особливостей [27, с. 240].

Під час перебування на стоянці і в літаку екіпажу та персоналу необхідно дотримуватись вимог чинних інструкцій з техніки безпеки під час виконання технічного обслуговування. Палити на стоянці літаків забороняється. Члени екіпажу зобов'язані припинити завантаження літака вантажами, які заборонено перевозити, або які мають пошкоджену упаковку, можуть завдати шкоди пасажиром і вплинути на безпечне завершення польоту. Запуск допоміжної

силової установки, двигунів, випробування засобів механізації, вирулювання повітряного судна здійснюють тільки використовуючи зв'язок з авіатехніком за допомогою переговорного пристрою.

Черговість виконання технічних процесів слід визначити таким чином, щоб уникнути одночасного виконання робіт, які призводять до підвищеної небезпеки. Стоянка літака обов'язково має бути обладнана штатними засобами пожежогасіння, системою запобігання пожежі (виключення утворення горючого середовища і джерел запалювання в ньому).

Убезпечення пасажирів під час посадки і висадки – один з обов'язків членів екіпажу, тому їм належить стежити за тим, щоб суворо виконувалась вимога, яка забороняє знаходитись на борту літака пасажиром під час виконання робіт з підвищеною небезпекою (заправка паливом, киснем і т.д.) У разі відсутності трапів або автоліфтів біля отворів вхідних і службових дверей необхідно влаштовувати і контролювати установку запобіжних ременів. Членам екіпажу забороняється відкривати вхідні й службові двері (після посадки літака) без попереднього устанавлення запобіжних ременів, щоб уникнути їхнього падіння за борт в результаті дії на двері пориву вітру, надмірного тиску тощо [6]. Обдув літака тепловою машиною для видалення обледеніння здійснюють при надійному закритті усіх дверей, люків, кватирок.

У польоті екіпажу забороняється: палити, усувати несправності пілотажно-навігаційних систем і електрообладнання з розкриттям панелей і заміною запобіжників; користуватися відкритим вогнем під час роботи з киснем; не допускати доторкання кисню з замасленими предметами; при підтіканні гідросуміші в кабіні літака користуватися киснем; відкривати кран балона надувного трапа всередині кабіни літака, щоб уникнути його заповнення (заклинювання) в ньому; користуватися електронагрівальними приладами не за призначенням (підігрівання салону, сушіння предметів). До вимог безпеки з часом можна вносити корективи, доповнювати їх у зв'язку з надходженням в експлуатацію літаків нової модифікації, вдосконаленням існуючих літаків, накопичуваною інформацією (досвідом) профілактики травматизму екіпажів

сучасних повітряних суден.

Важливим також є питання, яке стосується страхування членів екіпажу повітряного судна. Українським законодавством нині встановлені дві форми страхування: добровільне та обов'язкове. Добровільним визнається страхування, яке здійснюється на основі договору між страхувальником і страховиком. Загальні умови та порядок здійснення добровільного страхування визначаються відповідними правилами, які самостійно встановлюється страховиком, згідно з вимогами законодавства про страхування. Крім того, страхові правовідносини можуть виникати і внаслідок імперативної вказівки у нормативному акті. При цьому держава встановлює обов'язкове страхування тоді, коли необхідність відшкодування матеріальних збитків чи надання іншої грошової допомоги зачіпає інтереси не лише конкретної потерпілої особи, а й суспільні інтереси в цілому.

Суб'єкти забезпечення безпеки польотів у авіаційному транспорті використовують певний «набір» методів, як правило, двох: переконання та примусу. Кожен метод дозволяє сформувати належну необхідну уяву про функціонування системи забезпечення безпеки польотів, оскільки визначає характер впливу конкретного суб'єкта на відповідний об'єкт із метою підтримки стійкого безпечного стану авіаційного транспорту.

Найбільш ефективним способом впливу на поведінку й діяльність осіб, які перешкоджають здійсненню функцій, покладених на систему забезпечення безпеки польотів, є метод адміністративного примусу. Цей метод, на думку більшості вчених-правників, складається із заходів адміністративного попередження, заходів адміністративного припинення та адміністративної відповідальності. Аналогічні заходи адміністративного примусу застосовуються й у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті. Ці методи сприяють створенню правових засад підтримання льотної придатності повітряних суден та їх модернізації, що є одним із завдань організаційно-правового забезпечення безпеки польотів [45, с. 220].

Посилаючись на загальновизнану практику класифікації адміністративно-

примусових заходів, А.О. Собакарь у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті пропонує виділяти адміністративно-запобіжні заходи, заходи адміністративного припинення, а також, вважає він, слід виділяти заходи адміністративної відповідальності.

Першу групу утворюють адміністративно-запобіжні заходи, які мають профілактичний характер. Сутність профілактичного впливу запобіжних засобів, як справедливо відзначають деякі вчені, полягає, по-перше в тому, щоб не допустити протиправної поведінки з боку конкретних осіб, які до такої поведінки схильні; по-друге, в усуненні причин, які сприяють учиненню правопорушень, і в створенні умов, які виключають можливість протиправної поведінки. Іншими словами, до таких слід віднести заходи, підставою яких є порушення встановлених правил, але таке порушення не передбачає своїм результатом юридичну відповідальність. Їх застосовують уповноважені органи держави із профілактичною, превентивною метою. Таке застосування розраховане на ситуації, коли проступку не вчинено, але за певних умов усе ж можуть настати шкідливі наслідки. Таким чином, заходи адміністративного попередження застосовуються з метою запобігання правопорушенням, що мають певні шкідливі наслідки.

Адміністративно-запобіжні заходи, застосовувані у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, А.О. Собакарь пропонує поділяти на адміністративно-запобіжні заходи обмежувального, заборонного, зобов'язального, оглядового та змішаного характеру. До перших належить обмеження доступу осіб до зони обмеженого доступу.

До заходів заборонного характеру вчений відносить такі [47]:

- заборона чи обмеження доступу сторонніх осіб до визначених авіаційних об'єктів;
- заборона чи обмеження перебування певних предметів (схожих на маркувальні знаки або пристрої), а також птахів у районі аеродрому та інших визначених зонах;
- заборона чи обмеження користування засобами зв'язку, кінозйомки та

фотозйомки;

–заборона чи обмеження будівництва (реконструкції) та іншої діяльності на приаеродромній території;

–заборона польотів за відсутності документів, які дають право на провадження господарської та комерційної діяльності в галузі цивільної авіації;

–заборона або обмеження (за висотою, в часі та напрямках) польотів у повітряному просторі України або в окремих його районах;

– недопущення до авіаційної діяльності суб'єктів господарювання, що не мають ліцензії;

– недопущення до роботи осіб авіаційного персоналу за відсутності у них свідоцтва (сертифікату) на право здійснювати професійну діяльність, що підтверджує наявність у них необхідних знань і навичок, а також відповідність стану їх здоров'я встановленим вимогам;

–недопущення до експлуатації повітряних суден, не зареєстрованих у державному реєстрі цивільних повітряних суден України, за відсутності у них посвідчення (сертифікату) про придатність до польотів, а також несправних і не споряджених згідно з експлуатаційно-технічною документацією повітряних суден;

–недопущення до польотів несертифікованого типу повітряного судна).

До засобів зобов'язального характеру належить зобов'язання власників нерухомих об'єктів і споруд на приаеродромній території здійснити їх маркування за власний рахунок).

До оглядових засобів належить [46, с. 215]:

– контроль за безпекою ручної кладі, багажу, вантажу, поштових відправлень, бортових припасів;

– індивідуальний контроль за безпекою пасажирів і членів екіпажу повітряного судна цивільної авіації під час виконання перевезень на внутрішніх і міжнародних авіалініях;

– контроль за безпекою під час польоту за рішенням командира повітряного судна;

- перевірка документів;
- перевірка дотримання правових і технічних норм у сфері безпеки цивільної авіації суб'єктами авіаційної діяльності.

До заходів змішаного характеру належить обмеження чи повна заборона польотів до країн з нестабільним становищем; заборона або обмеження перевезення небезпечних речовин і предметів на авіатранспорті.

Найбільш численними з-поміж заходів адміністративного примусу (серед них і застосовуваних суб'єктами державного контролю на авіаційному транспорті) є заходи, що орієнтовані на припинення адміністративних проступків, злочинів, а також об'єктивно протиправних діянь у сфері функціонування авіатранспорту, усунення їх шкідливих наслідків, забезпечення умов для подальшого застосування заходів адміністративної та іншої відповідальності, а також зниження рівня аварійності й травматизму в зазначеній сфері.

Аналіз чинного законодавства та практики його реалізації дозволяє визначити перелік заходів адміністративного припинення, до яких удаються контролюючі суб'єкти на авіаційному транспорті, а саме [28]:

- вимога припинити протиправну поведінку;
- застосування заходів фізичного впливу, спеціальних засобів і вогнепальної зброї;
- заборона експлуатації повітряного судна (у випадку відсутності посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів, прострочення посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів, експлуатації повітряного судна за межами обмежень, установлених порадиником із льотної експлуатації повітряного судна та ін.);
- адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей та вилучення речей і документів;
- затримання і арешт повітряного транспортного засобу;
- відсторонення членів екіпажу повітряного судна від керування повітряним транспортним засобом у разі наявності достатніх підстав вважати,

що вони перебувають у стані сп'яніння або не мають документів на право керування чи користування транспортним засобом, а також огляд їх на наявність чи відсутність стану сп'яніння;

– тимчасове припинення (заборону) діяльності господарюючих суб'єктів на авіаційному транспорті;

– внесення обов'язкових до виконання суб'єктами господарювання на авіаційному транспорті приписів та постанов про усунення порушень законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, які стосуються забезпечення безпеки польотів;

– застосування заходів щодо обмеження надання суб'єктом господарювання певних послуг (виконання робіт);

– скасування державної реєстрації повітряного судна;

– заборона щодо експлуатації аеродрому без свідоцтва про реєстрацію його у державному реєстрі аеродромів України;

– заборона конкретного польоту, якщо дії експлуатанта містить загрозу безпеці цивільної авіації;

– знесення самовільно зведених на при аеродромній території будівель;

– позбавлення експлуатанта ліцензії в разі невідповідності ліцензійним умовам;

– анулювання чи припинення дії сертифіката експлуатанта (тимчасове припинення дії сертифіката з правом відновлення його дії після усунення недоліків, що призвели до припинення);

– анулювання або тимчасове припинення дії сертифікату придатності аеродрому до експлуатації державним органом, що його видав;

– припинення дії сертифіката льотної придатності цивільного повітряного судна;

– призупинення або не подовження терміну дії сертифіката FTO/TRTO чи його анулювання;

– тимчасове припинення дії або анулювання сертифіката типу чи

рішення про допуск повітряного судна до експлуатації;

- припинення експлуатації всього парку, серії або конкретного повітряного судна;
- анулювання сертифіката організації з технічного обслуговування авіаційної техніки.

До зазначених вище заходів адміністративного припинення порушень на авіаційному транспорті доцільно, на думку А.О. Собакаря, додати ще такий захід як тимчасове затримання та зберігання повітряного судна на спеціальному майданчику. Застосування цього заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті набуде особливого значення з поширенням авіації загального призначення (йдеться про використання малих повітряних суден), що в подальшому прогнозовано спричинить скоєння таких правопорушень як [47]:

- експлуатація повітряного судна з несправностями, з якими така експлуатація заборонена, або без дозволу, виданого в установленому порядку спеціально уповноваженим органом, чи з порушенням норм пасажиромісткості;
- керування повітряним судном не зареєстрованим або не перереєстрованим у встановленому порядку;
- керування повітряним судном без державних і реєстраційних пізнавальних знаків або з підробленими державними і реєстраційними пізнавальними знаками;
- керування повітряним судном без документів, що надають право допуску до експлуатації, або без посвідчення про придатність до польотів чи після завершення терміну дії вказаного посвідчення;
- керування повітряним судном особою, що перебуває в стані сп'яніння, або ухилення особи, що керує повітряним судном, від проходження в установленому порядку медичного огляду на стан сп'яніння чи передача управління повітряним судном особі, що перебуває в стані сп'яніння тощо.

Саме тому вже зараз, підкреслює вчений, «необхідно створити всі належні умови як нормативно-правового, так і організаційно-управлінського

характеру щодо запобігання та припинення правопорушень на авіаційному транспорті, запровадження ефективних заходів адміністративної відповідальності до фізичних та юридичних осіб, які провадять діяльність у сфері створення та використання малих повітряних суден авіації загального призначення, а також, відповідно нових заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, скоєні в цій сфері».

На сучасному етапі безпеку польотів розглядають як пріоритет у діяльності авіаційного транспорту й невід’ємний складник національної безпеки. У зв’язку з цим виникає об’єктивна потреба створення та реального втілення такого стану, за якого відсутні або відвертаються різні загрози, що перешкоджають функціонуванню авіаційно-транспортної системи на засадах якості та безпеки. Такий стан забезпечують системою управління безпекою як сукупністю заходів, спрямованих на оптимізацію організаційної структури, розподіл відповідальності між органами державної влади та суб’єктами авіаційної діяльності, виявлення й усунення джерел небезпеки та здійснення контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів, визначення політики та експлуатаційних процедур з метою мінімізації людських утрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків. Зазначена система має будуватися на певних принципах сукупності керівних ідей, вихідних положень, орієнтирів, що спрямовані на досягнення оптимальних, стабільних результатів будь-якої діяльності, зокрема й у сфері безпечного та ефективного функціонування авіаційної галузі [50, с. 241].

Для ефективного функціонування економічного механізму забезпечення авіаційної безпеки авіатransпортного підприємства в додатку А визначено основний інструментарій, який складається із методів управління ресурсами і витратами на забезпечення заходів з авіаційної безпеки. Висвітлений економічний механізм забезпечення авіаційної безпеки дозволяє показати, яким чином здійснюється процес забезпечення авіаційної безпеки авіатransпортного підприємства та як підтримується її економічний стан. Комплекс заходів з авіаційної безпеки безпосередньо впливає на процес забезпечення авіаційної

безпеки і методи управління, спрямовані на планування, організацію, контроль та визначення ефективності функціонування авіаційної безпеки. Ефективність функціонування всієї системи забезпечення авіаційної безпеки безпосередньо залежить від управління заходами з авіаційної безпеки. Даний вид цільового управління побудовано на визначенні найважливіших у даний період завдань з авіаційної безпеки – зниження (чи ліквідація) загрози. На реалізацію цих дій спрямовуються головні зусилля підприємства для формування ефективного комплексу заходів з авіаційної безпеки авіатранспортного підприємства.

Принципи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті слід розуміти як загальні керівні, вихідні положення, що визначають найбільш суттєві сторони цього виду державної діяльності. Зазначене є основоположним для розв'язання всіх питань організації та функціонування авіаційного транспорту загалом і безпеки польотів зокрема. Разом ці принципи мають становити той «каркас», що служить опорою для всіх правових приписів, які регулюють порядок забезпечення безпеки польотів [45, с. 237].

Формування системи принципів має базуватися на завданнях, які стоять перед системою управління безпекою польотів повітряних суден загалом. Ці завдання викладено лише в одному документі – «Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті». Серед головних завдань зазначено такі: створення нормативно-правової бази щодо безпеки польотів; сертифікація та ліцензування експлуатантів; контроль діяльності експлуатантів за виконанням авіаційних правил і нормативно-правових актів; нагляд за безпекою польотів; інформаційно-аналітична діяльність щодо безпеки польотів; організація підготовки, забезпечення та виконання польотів; професійна підготовка та підтвердження кваліфікації авіаційних фахівців з урахуванням людського чинника; збереження і підтримка льотної придатності повітряних суден; організація повітряного руху; аеродромне забезпечення польотів; метеорологічне забезпечення; забезпечення пально-мастильними матеріалами;

Виходячи з розуміння принципів як свого роду фундаментальних засад

організаційно-правового впливу держави на транспортну діяльність, А.О. Собакарь вважає за доцільне виділити такі загальні принципи, на яких має базуватися система організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті (мал. 1.3) [47]:

Загальні принципи

- законності (органи, що здійснюють державне регулювання авіаційно-транспортною галуззю, повинні діяти лише в рамках наданих законодавством повноважень, на підставі закону та в межах, визначених нормативно-правовими актами);
- цілеспрямованості (спрямованість на досягнення основної мети забезпечення безпечної та ефективного функціонування авіаційного транспорту);
- ефективності (забезпечення максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат);
- пріоритету безпеки (у першочерговому і безумовному порядку для різних видів перевезень має забезпечуватися безпека громадян, довкілля, інтересів суспільства й держави);
- комплексності регулювання відносин (передбачає, що використовуються всі можливі напрями й аспекти регулювання транспортних відносин (правові, організаційні, економічні, матеріально-технічні, технологічні, кваліфікаційно-кадрові тощо);
- оптимального співвідношення державних і особистих інтересів;
- відповідальності (усвідомлення кожним працівником своєї відповідальності за конкретні питання, що визначають безпеку руху автотранспорту та якість надання автотранспортних послуг).

Мал. 1.3. Загальні принципи побудови системи організаційно-правового забезпечення авіаційної безпеки

Спеціальні принципи, на відміну від загальних, відображають специфіку процесу забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, у зв'язку з чим А.О.Собакарь пропонує такий їх перелік (мал. 1.4) [47]:

Таким чином, «зазначені принципи є необхідною умовою ефективного функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, а отже обов'язково мають набути належного відображення в законодавстві».

Спеціальні принципи

- пріоритетність охорони життя і здоров'я людини – нинішніх і майбутніх поколінь – під час авіаційних перевезень.
- пріоритетність безпеки польотів перед інтересами й цілями авіаційної галузі.
- гарантування дотримання прав суб'єктів авіаційної діяльності й інших фізичних і юридичних осіб під час забезпечення безпеки цивільної авіації.
- широке використання форм державного регулювання безпеки цивільної авіації (нормування, стандартизація, реєстрація, ліцензування, сертифікація, контроль, акредитація та делегування).
- здійснення обов'язкового моніторингу та контролю за дотриманням вимог авіаційних правил.

Мал. 1.4. Спеціальні принципи побудови системи організаційно-правового забезпечення авіаційної безпеки

Говорячи про методи адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів, на думку А.В. Філіпова, треба розрізняти «методи правового регулювання, які характеризують цей правовий інститут, і методи державного управління, що характеризують адміністративно-правове забезпечення безпеки польотів як врегульовану правом діяльність уповноважених суб'єктів – держави в особі її органів (переважно виконавчої влади) та посадових осіб, а також недержавних суб'єктів».

Для правового інституту адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів, який можна віднести до міжгалузевих (адміністративного повітряного права), характерний більшою мірою імперативний метод правового регулювання. Це зумовлене специфікою правовідносин у сфері забезпечення безпеки польотів. Місце диспозитивного методу незначне. Він застосовується переважно для регулювання відносин з пасажиром щодо здійснення ними окремих суб'єктивних прав [50, с. 272].

На думку А.В. Філіпова, до методів адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів слід віднести методи субординації і реординації та метод координації. Нова система управління безпекою польотів, враховуючи наявність незалежних гілок влади, вже не може будуватися виключно на

принципі субординації. Тому застосування методу координації в управлінських відносинах – це не вибір, а необхідність.

А.В. Філіпов відзначає, що цей метод державного управління вже набув поширення в Україні і в адміністративно-правових відносинах у сфері забезпечення безпеки польотів. Метод координації порівняно з методом субординації має як недоліки, так і переваги. Все залежить від сфери його застосування. В сфері адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів як виконавчо-розпорядчої діяльності, метод субординації все ж видається більш ефективним, а отже і більш доцільним [58, с. 22].

Метод реординації невід’ємний від методу субординації і має важливе значення для ефективності останнього. Він полягає в створенні суб’єктами управління необхідних умов для виконання керованими об’єктами поставлених перед ним завдань. Однією з таких умов нормальної діяльності цивільної авіації і є її належне адміністративно-правове забезпечення. Важливого значення для адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів в Україні та за її межами, за наявності недержавної авіації, набуває метод адміністративного договору, коли ряд повноважень державних органів делегуються недержавним суб’єктам. Цей метод не був потрібним для забезпечення безпеки польотів в умовах командно-адміністративної системи. Значення цього методу зумовлене саме наявністю недержавної цивільної авіації (авіакомпаній, аеропортів, аеродромів), яка виконує державні функції по забезпеченню безпеки на своїх суб’єктах.

Слід також згадати про методи переконання, заохочення та примусу і адміністративно-правовому забезпеченні безпеки польотів. Метод переконання застосовується переважно у формі пропаганди, навчання: ознайомлення з технікою безпеки, правилами, інструкціями, технічними нормами. Очевидно, що метод переконання може бути ефективним лише в поєднанні з методом примусу. «Метод заохочення в сфері забезпечення безпеки польотів виступає до цих двох скоріше як допоміжний, оскільки не може застосовуватись самостійно», - вважає Філіпов. Він може виявлятися у формі вручення

державних нагород, преміювання, забезпечення житлом за рахунок відомчого житлового фонду тощо.

Важливою частиною безпеки польотів є економічна складова. В результаті проведеного аналізу економічного становища авіакомпаній України було з'ясовано, що, хоча за останні роки авіаційний транспорт покращив показники своєї діяльності, стан авіаційного транспорту, як і становище авіакомпаній, не задовольняє вимог сучасності, а подекуди навіть є на межі критичного.

1.3. Система державного регулювання авіаційної безпеки України

Ефективність функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є неможливою без її належного, в першу чергу, правового забезпечення. Як досить доречно дійшов висновку А.С. Васильєв, «жоден процес державно-управлінської діяльності не можливо уявити без належного регулювання та координації на основі видання та застосування відповідних правових актів».

Правове регулювання безпеки польотів на авіаційному транспорті здійснюється за допомогою норм різних галузей права, оскільки ця діяльність має комплексний характер і міжгалузеве значення. Проте нормам адміністративного права в правовому забезпеченні роботи повітряного транспорту належить особливе місце. Вони є активним організуючим і керуючим елементом транспортного комплексу, що пояснюється деякими чинниками [51, с. 320].

По-перше, нормами адміністративного права регулюється найзначніша за обсягом частина суспільних відносин у сфері авіаційної безпеки. Їх джерелами є закони і підзаконні акти, що визначають статус суб'єктів безпеки та інших учасників суспільних відносин у зазначеній сфері, правила поведінки, заборони, що забезпечують безпеку для життя, здоров'я, майна людей,

відповідальність за діяння проти громадської безпеки і т.п.

По-друге, коло суб'єктів адміністративно-правової діяльності щодо забезпечення авіаційної безпеки значно ширше, ніж кримінально-правової, оперативно-розшукової, цивільно-правової діяльності у відповідній сфері.

По-третє, суб'єкти забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті реалізують свої повноваження в межах відносин влади-підкорення, в яких присутня юридична нерівність їх учасників.

По-четверте, на основі норм адміністративного права здійснюється відомчий контроль щодо підтримання безпеки функціонування авіаційного транспорту. Це дає підстави вважати, що адміністративно-правовий метод є визначальним у системі методів забезпечення авіаційної безпеки.

Різноманіття адміністративно-правових норм у сфері забезпечення авіаційної безпеки дозволяє класифікувати їх за різними підставами.

Діяльність суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки спрямована головним чином на попередження порушень у сфері безпеки польотів, пасажирів, співробітників авіаційного транспорту. Тому акти, що регламентують їх діяльність, в обов'язковому порядку включають норми, які визна-чають права суб'єктів безпеки на вимогу від відповідальних осіб дотримання норм безпеки на об'єктах авіаційного транспорту, усунення причин і умов, сприяючих здійсненню правопорушень у даній сфері. Такі норми можуть міститися як у законах, так і в підзаконних актах.

До законодавства, що регулює питання безпеки цивільної авіації, належать [39, с. 215]:

1) міжнародні конвенції:

– [Конвенція про міжнародну цивільну авіацію](#) від 7 грудня 1944 року, до якої Україна приєдналася 10 серпня 1992 року та яка чинна для України з 9 вересня 1992 року;

– [Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден](#) (Токіо, 14 вересня 1963 року) (Указ Президії Верховної Ради Української РСР «Про приєднання Української Радянської Соціалістичної

Республіки до Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден» від 21 грудня 1987 року [№ 5049-XI](#));

– [Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден](#) (Гаага, 16 грудня 1970 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 27 грудня 1971 року № 352-VIII, набрала чинності з 23 березня 1973 року);

– [Конвенція про боротьбу с незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації](#) (Монреаль, 23 вересня 1971 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 16 січня 1973 року № 1352-VIII);

– [Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію](#) (Монреаль, 24 лютого 1988 року), що доповнює [Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації](#) (ратифікований Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 14 березня 1989 року [№ 7247-XI](#));

– [Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення](#) (Монреаль, 1 березня 1991 року) (ратифікована [Законом України](#) «Про ратифікацію Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення»);

2) законодавчі акти України:

– [Повітряний](#), [Митний](#), [Кримінальний](#) кодекси України, [Кодекс України про адміністративні правопорушення](#);

– закони України [«Про транспорт](#)», [«Про Національну поліцію](#)», [«Про Службу безпеки України](#)», [«Про Державну прикордонну службу України](#)», [«Про прикордонний контроль](#)», [«Про оперативно-розшукову діяльність](#)»;

3) інші нормативно-правові акти.

Отже, безпека цивільної авіації здійснюється відповідності до указів Президента, постанов Кабінету Міністрів України, наказів міністерства транспорту. Режим експлуатації повітряного транспорту в наш час визначається

більш ніж 100 нормативно-правовими актами, серед яких, зокрема: Повітряний кодекс України від 21.10.1997 № 590/97-ВР, Закон України від 20.02.03 № 545-IV «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», від 15.01.98 № 17/98 «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні», Укази Президента України від 18.10.2000 № 1143/2000 «Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України», від 26.10.02 № 7/3-1-196 «Щодо вжиття превентивних заходів, спрямованих на посилення громадської безпеки, охорони особливо важливих об'єктів, недопущення актів тероризму та інших негативних проявів на повітряному транспорті України», від 15.01.03 № 8/2003-рп «Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України», від 15.07. 2004 р. № 803/2004 «Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації», постанови Кабінету Міністрів України від 02.08.95 № 592 «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації України», від 18.12.95 № 1017 «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України», накази Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.10.99 № 509 «Про затвердження Інструкції про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів», від 25.07.03 № 568 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу», від 18.06.07 № 509 «Про затвердження Правил з організації системи контролю доступу в авіаційних суб'єктах цивільної авіації», від 19.08.2003 р. № 650 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті», накази Державіаадміністрації від 23.01.04 № 4 «Про узгодження виконання чартерних рейсів», від 05.07.04 № 569 «Про затвердження Правил сертифікації аеропортів», від 28.09.04 № 81 «Про затвердження Інструкції з організації та здійснення контролю за безпекою в аеропортах України», Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.), доповнення до неї; Документ 30-ої Європейської конференції цивільної авіації «Політика ЕКГА у сфері авіаційної безпеки» тощо.

Авіаційні правила України встановлюють: види, форми сертифікатів та

інших документів, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації; строки дії зазначених документів; детальний порядок та умови отримання, анулювання, припинення дії та відмови, у тому числі щодо видачі зазначених документів; вимоги до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності, наявності у суб'єктів авіаційної діяльності систем управління безпекою польотів та систем управління якістю; правила та порядок виконання польотів; правила та порядок аеронавігаційного обслуговування; правила, порядок, обсяг і критерії оцінки, проведення перевірок, інспектування та аудиту, їх види, прийнятні методи визначення відповідності.

Аналіз норм, що становлять правову основу суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, дозволяє дійти висновку, що їх доцільно поділяти на три групи [37]:

- а) норми права, які закріплюють правила авіаційної безпеки та забезпечують захист відповідних суспільних відносин;
- б) норми права, що регламентують діяльність органів і посадових осіб з охорони і захисту суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті;
- в) адміністративно-правові норми, що встановлюють відповідальність за порушення правил авіаційної безпеки.

Більш того, оскільки відносини щодо забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті виникають у зв'язку з використанням джерел підвищеної небезпеки, до яких належать різні технічні пристрої, споруди, механізми, правова основа названих відносин включає також технічні правила.

Технічні норми, що регулюють використання технічних засобів, є результатами пізнання фізичних, хімічних, біологічних та інших властивостей джерел підвищеної небезпеки. Вони формулюються фахівцями – представниками природничих і технічних наук у висновках і рекомендаціях, які використовуються для ухвалення нормативних актів, регулюючих технологічні процеси. У зв'язку з цим державні органи управління авіаційним транспортом зобов'язані видавати акти, що містять технічні нормативи,

визначають результат, який має бути досягнутий в процесі певної діяльності, в цілях впорядкування останньої. Формами таких нормативних актів частіше за все є правила, інструкції, паспорти, стандарти, кондиції, рецептури та інша технічна документація.

Технічні норми можуть стати змістом будь-якого нормативно-правового акта. Технічні норми, встановлюючи правила поведіння із знаряддями і засобами виробництва, будучи врегульовані правом, стають обов'язками. Порушення подібних норм реально являє загрозу громадської безпеки і тягне за собою юридичну відповідальність.

У зв'язку з цим технічні норми набувають характеру техніко-юридичних норм. Подібні твердження прийняті в юридичній літературі і цілком розділяються нами. Відсутність санкцій, на наше переконання, не позбавляє даний вид норм якості правових, свій регулюючий вплив вони здійснюють у сукупності з іншими юридичними нормами. Крім того, не всі правові норми мають всі три складові елементи (гіпотеза, диспозиція, санкція). На думку А.Ф. Черданцева, технічні правила, діючі на транспорті, мають всі ознаки юридичних норм, оскільки виходять від держави і виражають їх волю; їх дотримання забезпечується можливістю державного примусу; об'єктивується в нормативних актах; регулює суспільні відносини [51, с. 337].

У сфері функціонування авіаційного транспорту діє безліч нормативних актів, що визначають технічні вимоги. А це, у свою чергу, викликає труднощі в роботі з ними. Найважливіші технічні правила, що мають певне значення для забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, на наш погляд, необхідно піддати офіційній систематизації. Наприклад, інкорпорація технічних норм, яка передбачає розташування всього чинного нормативного матеріалу за суворо визначеним планом з виділенням в особливі розділи всіх норм, що стосується одного і того ж питання, дала б повну картину технічних правил, діючих на авіаційному транспорті. Систематизація норм забезпечить дійсну доступність для зацікавлених осіб і полегшить їх практичне застосування, не змінюючи при цьому зміст законодавства.

Доцільно так само деякі техніко-юридичні норми включати в нормативні акти, які спрямовані на забезпечення безпеки правовідносин у сфері функціонування авіаційного транспорту. Це потрібне в тих випадках, коли технічні правила не менш важливі, ніж загальні принципи.

У сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті державне правове регулювання здійснюється в різних видах та на різних рівнях. Узявши за основу класифікації такий критерій, як суб'єкт нормотворчості у сфері безпеки польотів на авіаційному транспорті, можна виділити чотири рівні правового регулювання в досліджуваній сфері.

Законодавчий рівень - включає кодекси, закони, які закріплюють деякі загальні питання забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті (наприклад, Повітряний кодекс України, Закон України від від 21.03.17 р. № 1965-VIII «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», Закон України від 15.01.98 № 17/98 «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні»). Втім, цей рівень правового регулювання безпеки польотів на авіаційному транспорті нам здається недосконалим, а відтак, доцільним вбачається розробка і прийняття законодавчого акта, який визначав би головні засади забезпечення названої безпеки, суб'єктів та їх адміністративно-правовий статус, процедури та механізми контролю за безпекою польотів тощо. Закон, крім того, служив би орієнтиром у нормотворчій діяльності органів різних відомств, які здійснюють діяльність щодо забезпечення безпеки на авіаційному транспорті, і враховував би специфіку останнього [37].

Підзаконний рівень включає нормативні акти, що приймаються органами виконавчої влади та регулюють питання реалізації законодавчих положень і державного управління у сфері функціонування авіаційного транспорту (нормативні акти Уряду України, міністерств, відомств, державних комітетів тощо).

У юридичній літературі зустрічається точка зору про цінність підзаконних актів, за допомогою яких органи державної влади можуть

оперативно реагувати на зміну в об'єкті правового регулювання в реальній дійсності, проте на практиці їх можливість не використовується повною мірою. Так, практика показує, що серед актів, регулюючих діяльність органів управління авіаційним транспортом, у тому числі і з питань безпеки, є багато не приведених у відповідність до нового законодавства.

Договірний рівень включає акти, в яких визначаються умови сторін про здійснення вантажних і пасажирських перевезень та окремих видів робіт у сфері авіаційного транспорту (розвантажувальних, ремонтних та ін.).

Локальний рівень включає акти, що приймаються органами, покликаними забезпечувати безпеку на цьому виді транспорту, дія яких розповсюджується на діяльність підрозділів цих органів. Ці акти можуть встановлювати правила у сфері громадської безпеки на підлеглих об'єктах (протипожежної безпеки, правила поведінки при виникненні надзвичайних ситуацій і т.п.) [38].

Отже, забезпечення авіаційної безпеки обумовлює пошук активних і творчих сил та конкретних заходів щодо їх відвернення. Тому важливе значення в системі реальної протидії порушенням на авіаційному транспорті покладається на державно-правовий механізм гарантування авіаційної безпеки, зокрема регулюючими засобами сучасного адміністративного законодавства.

Верховна Рада України прийняла закон «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» (далі - Програма), яка розроблена відповідно до стандартів та рекомендованої практики [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#) (Чикаго, 7 грудня 1944 року) та зобов'язань, що випливають із участі України у [Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден](#) (Токіо, 14 вересня 1963 року), [Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден](#) (Гаага, 16 грудня 1970 року), [Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації](#) (Монреаль, 23 вересня 1971 року), [Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію](#) (Монреаль, 24 лютого 1988 року), [Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з](#)

метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року), [Додатка 17](#) до [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#) «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання», Керівництва з авіаційної безпеки (Дос 8973), а також інших міжнародних актів та актів законодавства України.

Програма враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року [№ 1373](#). Основні елементи програми узагальнені в таблиці 1.1 [39, с. 210].

Таблиця 1.1

Основні елементи Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації

Елементи	Характеристика
1	2
Мета	у визначенні засад для забезпечення авіаційної безпеки, регулярності та ефективності польотів шляхом запровадження правил, практики та процедур, які передбачають заходи захисту від актів незаконного втручання.
Основні завдання	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.
Основні напрямки	<ul style="list-style-type: none"> - 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; предмети та обладнання, а також ручна поклажа, багаж, вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, бортові припаси, бортове харчування не можуть бути взяті на борт повітряного судна без проходження контролю на безпеку;

Продовження таблиці 1.1

1	2
	<ul style="list-style-type: none"> - 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

	<p>авіаційної безпеки, виданих центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації, або навчальними закладами, сертифікованими таким органом;</p> <p>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; співробітництво України з іншими державами з питань запобігання, відвернення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації України за межами її державного кордону або іноземних цивільних повітряних суден на території України здійснюється на підставі міжнародних договорів України про співробітництво у сфері авіаційної безпеки або окремих запитів авіаційних властей інших держав.</p>
--	---

Аналіз поточного законодавства та практики його застосування дає змогу говорити, що, незважаючи на значну законодавчу активність в галузі правового регулювання питань забезпечення авіаційної безпеки, правовий механізм, покликаний забезпечувати відповідний рівень безпеки польотів, не тільки має суттєві недоліки, але й не регулює значну кількість відносин щодо визначеної категорії. З цього приводу доречно згадати Повітряний кодекс України. Будучи основним правовим актом, що регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації, в ньому лише передбачено розділ (XIII), присвячений захисту авіації від актів незаконного втручання (авіаційній безпеці), і взагалі проігноровано питання забезпечення безпеки польотів. Зрозуміло, що згаданий кодекс за своїм змістом є законодавчим актом непрямої дії. Так, багато статей, які формують організаційно-правовий механізм та забезпечують реалізацію цього закону на практиці, є відсильними і потребують цілого ряду законодавчих та підзаконних нормативних актів, що деталізують та конкретизують положення кодексу, особливо в частині забезпечення безпеки польотів. Спеціально цьому питанню присвячено Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, затверджене навіть не Постановою Кабінету Міністрів України, а наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 року № 895, хоча це питання з огляду на важливість заходів щодо забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, на нашу думку, має бути урегульований щонайменше у правовому акті вищого органу виконавчої влади [38].

Тим часом реальна ситуація вимагає дійових процедур та специфічних функцій щодо забезпечення безпеки польотів на рівні різних органів управління з позиції реалізації та захисту права громадян на безпечне середовище, регулювання транспортної безпеки у системі національної безпеки, гарантування безпечності пасажирських та вантажних перевезень авіаційним транспортом, виконання вимог міжнародно-правових принципів і норм.

Отже, логічно, щоб ці та інші питання були конкретизовані у спеціальному законодавчому акті – Законі України «Про безпеку польотів на авіаційному транспорті». За юридичною формою пропонується саме закон, беручи до уваги, що в ньому бажано зосередити правові норми, які були б спрямовані на забезпечення основної мети національної транспортної політики України в авіаційній сфері – гарантування безпеки польотів на різних рівнях; вжиття належних матеріальних, процедурних, інституційних та інших забезпечувальних заходів щодо її регулювання та створення організаційно-юридичних умов для реалізації і захисту конституційного права людини на безпечні та комфортні авіаційні перевезення.

РОЗДІЛ 2

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ДЕРЖАВ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз стану авіаційної безпеки України

Головним суб'єктом управління та регулювання безпеки на транспорті, в тому числі і авіаційному в Україні є управління безпеки на транспорті та технічного регулювання Міністерство інфраструктури України, яке займається питаннями безпеки руху, перевезення небезпечних вантажів, технічного регулювання, ліцензування, транспортної безпека та цивільного захисту, охорони праці та соціальної політики, екологічної безпеки, страхової політики підвідомчих структур, а також сприяє впровадженню норм та стандартів ЄС у даних сферах.

Управління системою авіаційної безпеки (далі – Управління) є структурним підрозділом Державної авіаційної служби України (далі – Державіаслужба), який безпосередньо підпорядковується Голові Державіаслужби. Основні завдання Управління є [3]:

реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки (далі – АБ), захисту цивільної авіації (далі – ЦА) від актів незаконного втручання (далі – АНВ) та кіберзагроз;

розробка та введення правил, практики і процедур для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання з урахуванням аспектів безпеки, регулярності і ефективності польотів;

підготовка проектів законодавчих та нормативно-правових актів щодо реалізації державної політики і планування у сфері авіаційної безпеки;

здійснення державного нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності (у тому числі іноземними – на території України та українськими – за межами України), їх захистом від актів незаконного втручання у відповідності до Державної програми контролю якості

забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації;

проведення аналізу і оцінки загроз та ризиків цивільній авіації.

З 2015 року кількість працюючих летовищ зросла більш ніж удвічі, і в 2018 році в Україні вже більше 10 аеропортів, що стало працюють. Але їхня кількість недостатня, а якість, зокрема щодо злітних смуг, вимагає кращого. Сьогодні послугами авіаційного транспорту користується 5-7% населення, в той час як у Польщі, Угорщини та інших сусідніх східноєвропейських країн 50% населення, – тобто потенціал для розвитку авіаційної галузі України досить великий.

У 2017 році вітчизняними авіаційними підприємствами забезпечено зростання основних економічних показників діяльності галузі. Упродовж звітнього року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень здійснювали польоти 32 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 93,0 тис. комерційних рейсів, що забезпечило зростання порівняно з 2016 роком на 17 відсотків. При цьому, за статистичними даними кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 27,5 відсотка та склала 10555,6 тис. чоловік. Разом з цим, обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 11,4 відсотка та склали 82,8 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 27,6 відсотка та становили 16498,9 тис. чоловік.

Статистичні дані в галузі авіатранспорту 2015-2016 рр. приведено в додатку А. Статистичні дані в галузі авіатранспорту приведено в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Статистичні дані в галузі авіатранспорту України 2016-2017 рр.

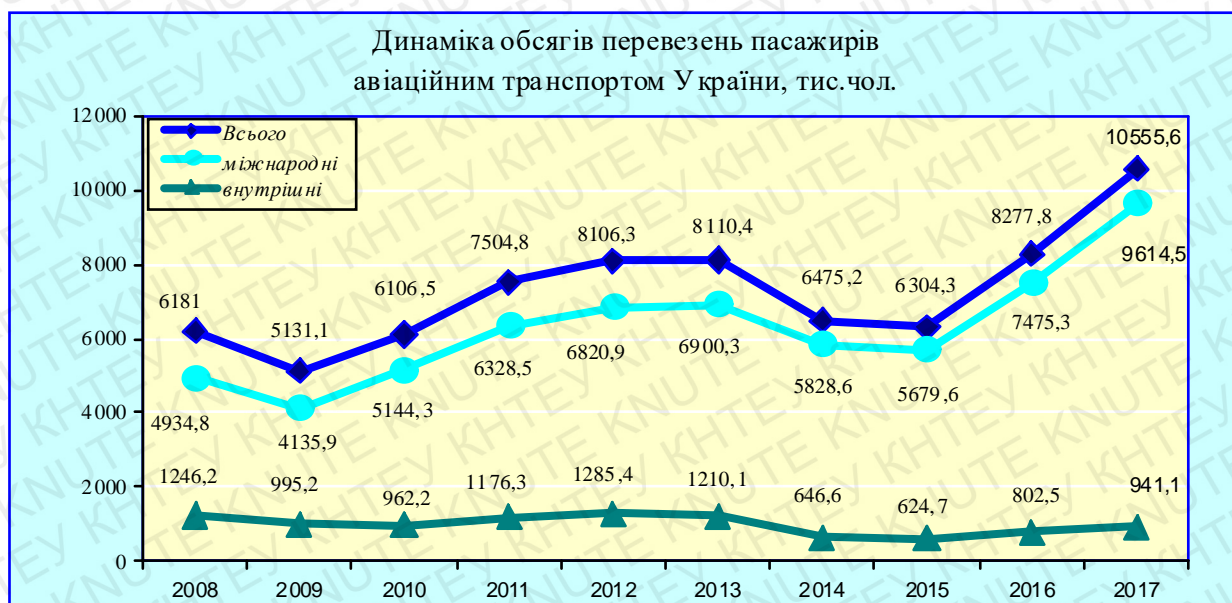
	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародні		
		2016р.	2017р.	% 17/16	2016р.	2017р.	% 17/16
1	2	3	4	5	6	7	8
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.чол.	8277,8	10555,6	127,5	7475,3	9614,5	128,6
в т.ч. на регулярних лініях	-,-	5736,0	6768,4	118,0	4944,1	5837,5	118,1
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	15,5	20,3	131,0	15,2	19,9	130,9
в т.ч. на регулярних лініях	-,-	10,6	12,6	118,9	10,3	12,1	117,5
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	74,3	82,8	111,4	74,1	82,6	111,5
в т.ч. на регулярних лініях	-,-	14,3	19,2	134,3	14,1	18,9	134,0
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	226,4	275,3	121,6	226,2	275,2	121,7

Продовження таблиці 2.1

1	2	3	4	5	6	7	8
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	45,3	70,5	155,6	45,2	70,4	155,8
Виконано комерційних рейсів	тис.од.	79,5	93,0	117,0	67,9	78,1	115,0
в т.ч. регулярних	-,-	55,2	63,3	114,7	44,6	49,9	111,9
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	133,2	159,9	120,0	104,4	125,6	120,3
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	101,5	121,4	119,6	80,5	95,0	118,0
Пасажиropотоки	тис.чол.	12929,9	16498,9	127,6	11294,5	14591,1	129,2
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	10376,2	12646,1	121,9	8775,6	10770,3	122,7
Поштовантажопотоки	тис.тонн	42,9	52,3	121,9	41,8	51,1	122,2
в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	37,9	47,3	124,8	36,9	46,0	124,7

Український ринок пасажирських авіаперевезень другий рік поспіль демонстрував високі темпи зростання. При цьому, у попередньому 2016 році відбувалось відновлення ринку після спаду, що мав місце у 2014-2015 роках. Якщо за підсумками 2016 року обсяги пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній перевищили показник „докризисного” 2013 року на 2,1 відсотка, то за 2017 рік – вже на 30,1 відсотка.

Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України у 2017 році наведена на мал. 2.1 [4].



Мал. 2.1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України у 2017 році, тис. чол.

Протягом року пасажирські перевезення здійснювали 18 вітчизняних авіакомпаній.

За статистичними даними за 2017 рік 93 відсотки загальних обсягів пасажирських перевезень здійснено п'ятьма провідними авіаперевізниками. Крім авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», лідерство зберігається за такими компаніями, як «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «Атласджет Україна» та «Браво».

Авіакомпанією «Роза вітрів» досягнуто зростання обсягів пасажирських перевезень порівняно з попереднім 2016 роком в 2,5 раза, авіакомпаніями «Атласджет Україна» – на 73,8 відсотка, «Браво» – на 49,9 відсотка, «Азур Ейр Україна» – на 17,2 відсотка та «Міжнародні авіалінії України» – на 16,5 відсотка.

Позитивна тенденція, що сформувалась в останні два роки, пов'язана, насамперед, з успішним розвитком сектору міжнародних повітряних перевезень.

Регулярні польоти між Україною та країнами світу впродовж 2017 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 43-ох країн світу та 29 іноземних авіакомпаній до 27-ми країн світу. Серед нових іноземних авіакомпаній такі: «Qatar Airways» з Катару, «Ernest SpA» з Італії та «Kish Air» з Ірану. Розширювалась географія міжнародних регулярних польотів як вітчизняних, так і іноземних авіаперевізників. У січні-грудні звітного року відповідно до затвердженого розкладу руху розпочато експлуатацію на регулярній основі 20 міжнародних авіаліній, з них 10 міжнародних авіаліній – вітчизняними авіакомпаніями. Українськими авіакомпаніями на міжнародних регулярних рейсах перевезено 5837,5 тис. пасажирів, іноземними – 4975,8 тис. пасажирів (зростання на 18,1 відсотка та 29,3 відсотка відповідно) [33].

Найбільший темп приросту кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями спостерігався в такому сегменті ринку авіаперевезень, як міжнародні польоти на нерегулярній основі (49,2 відсотка): за звітний рік 15-ма українськими авіакомпаніями перевезено 3777,0 тис. пасажирів. При цьому, 85 відсотків таких перевезень було здійснено чотирма авіакомпаніями, зокрема «Роза вітрів», «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна» та «Браво».

Протягом року продовжувалась активізація регулярних перевезень у межах України. Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України виконували п'ять вітчизняних авіакомпаній: перевезено 930,9 тис. пасажирів, що на 17,6 відсотка більше порівняно з 2016 роком. Середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел у звітному періоді склав на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній: 77,7%, на внутрішніх регулярних – 73,5% (проти 78,2% та 73,3% відповідно у 2016 році).

Перевезення вантажів та пошти виконували 23 вітчизняні авіакомпанії, більша частина перевезень яких – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. Лідери перевезень – АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Еірлайнс», «Українські вертольоти», «Україна Аероальянс» та «Альфа Ейр». Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді було виконано майже 85 відсотків загальних обсягів перевезень вантажів та пошти [34].

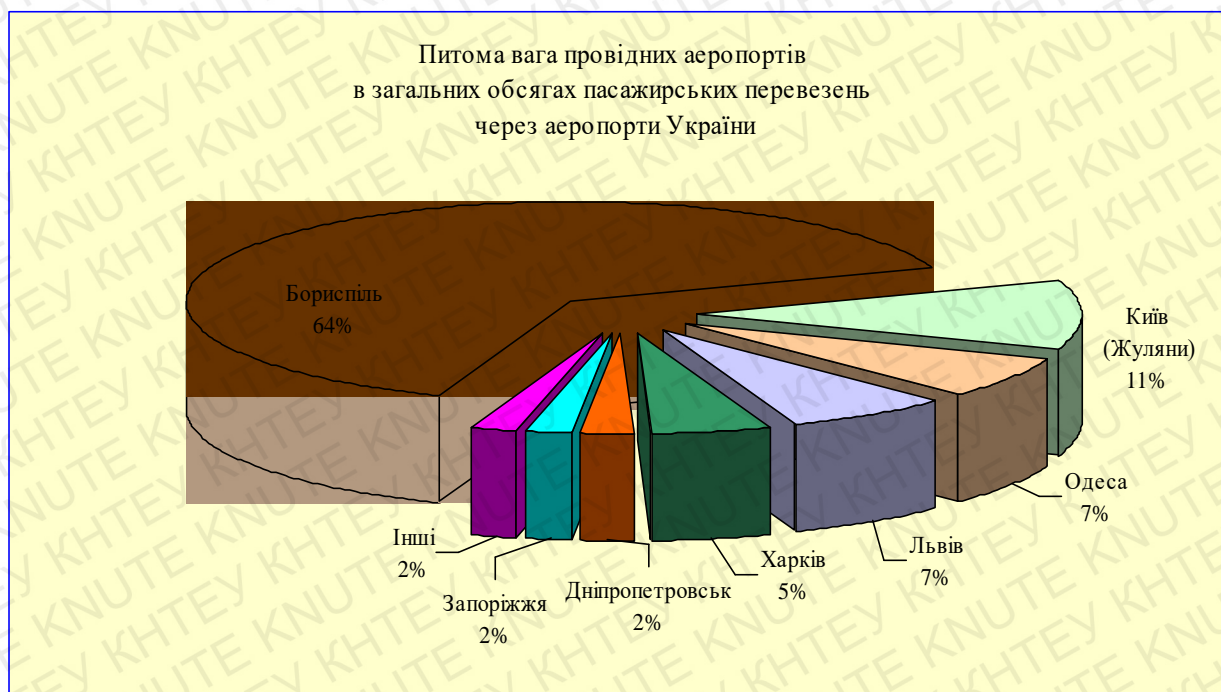
Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній упродовж 2017 року обслуговували 20 українських аеропортів та аеродромів.

За статистичними даними кількість відправлених та прибулих повітряних суден склала 159,9 тисяч, що на 20 відсотків перевищує показник попереднього 2016 року. Поштовантажопотоки збільшились на 21,9 відсотка та становили 52,3 тис. тонн.

Аеропортом «Бориспіль» завдяки запровадженню „хабової” стратегії розвитку, яка передбачає залучення трансферного пасажиропотоку, досягнуто зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2016 роком на 22,1 відсотка. Високі темпи приросту пасажиропотоків зафіксовано в провідних аеропортах: «Київ (Жуляни)» (64,2 відсотка), «Львів» (46,3 відсотка), «Харків» (34,7 відсотка), «Запоріжжя» (26,5 відсотка), «Одеса» (18,8 відсотка), а також в регіональних аеропортах, зокрема «Кривий Ріг» (в 3,7 раза), «Чернівці» (в 3,5 раза), «Вінниця» (78,6 відсотка) та «Херсон» (64,7 відсотка). Серед провідних аеропортів лише в аеропорту «Дніпропетровськ» мало місце скорочення

пасажиропотоку (на 2,8 відсотка).

Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України наведена на мал. 2.2 [3].



Мал. 2.2. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України, %

Варто відмітити, що 98 відсотків загальних пасажиропотоків та поштовантажопотоків сконцентровані в 7 провідних аеропортах, а саме «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Одеса», «Львів», «Харків», «Дніпропетровськ» та «Запоріжжя». При цьому, доля головного аеропорту країни «Бориспіль» в загальному обсязі пасажирських перевезень скоротилась з 67 відсотків у 2016 році до 64 відсотків у 2017 році та одночасно дещо збільшились частки аеропортів «Київ (Жуляни)», «Львів» та «Харків».

Упродовж 2017 року авіаційні роботи здійснювали 19 авіапідприємств, оброблено 540,9 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт становив 9 тис. годин (за 2016 рік – 484,7 тис. гектарів та 16,7 тис. годин відповідно).

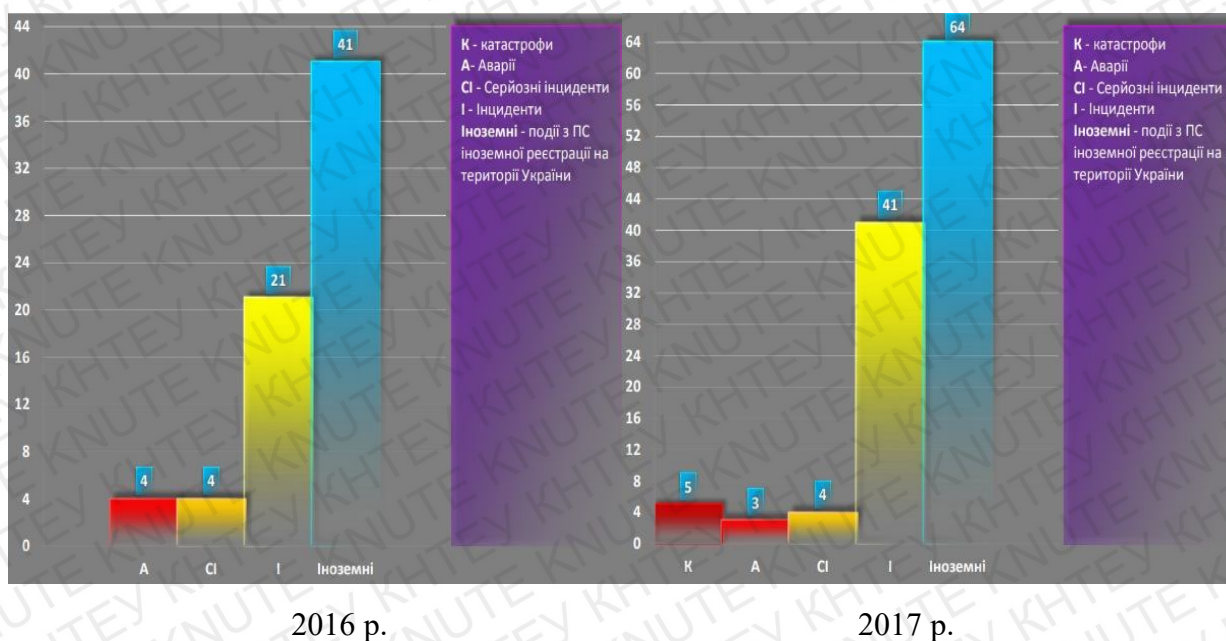
ДП ОПР «Украерорух» за звітний рік обслуговано 254 тис. польотів, що на 18,5 відсотка перевищує показник 2016 року. Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України

збільшилась на 18,8 відсотка, іноземними авіакомпаніями – на 18,4 відсотка.

Згідно з даними, що надійшли до Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, у 2017 році, під час експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися: 5 катастроф (2 з яких – при виконанні авіаційних робіт та учбовотренувальних польотів та 3 з ПС авіації загального призначення); 3 аварії (1 з яких при виконанні АХР, 1 з ПС авіації загального призначення та 1 при виконанні вантажних перевезень); 4 серйозних інциденти; 41 інцидент; 1 пошкодження ПС на землі. Крім того, за аналізований період сталося 2 катастрофи, в яких загинуло 2 особи, при виконанні несанкціонованих приватних польотів літаків, які не внесено до Державного реєстру цивільних ПС. У 2017 році на території України сталося 64 події з іноземними цивільними повітряними суднами.

У 2016 році, під час експлуатації цивільних ПС України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися: – 4 аварії (при виконанні авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів); – 4 серйозних інциденти (при експлуатації ПС з виконання пасажирських та вантажних перевезень); – 21 інцидент; – 1 пошкодження ПС на землі. За аналізований період сталася катастрофа, в якій загинула 1 людина при виконанні несанкціонованого приватного польоту літака типу AVG (Z-37), який не внесено до Державного реєстру цивільних ПС. У 2016 році на території України сталася 41 подія з іноземними цивільними повітряними суднами. Вперше за всю історію збору інформації з безпеки польотів, кількість подій, що сталася з іноземними повітряними суднами перевищила кількість подій, що сталася з повітряними суднами України.

Класифікація подій авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами протягом 2016-2017 рр. представлена на мал. 2.3 [4].



Мал. 2.3. Розподіл подій із ПС, що внесені в Державний реєстр, які у 2016-2017 році за класами

Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2017 році у порівнянні з 2016 роком свідчить про наступне [35]:

1) при виконанні пасажирських та вантажних перевезень на регулярних і нерегулярних лініях: – катастроф не було; – сталася 1 аварія з літаком Ан-74-ТК-100 при виконанні вантажного рейсу (республіка Сан-Томе і Принсіпі); кількість серйозних інцидентів зменшилась на 1, у 2016 році відбулося 4 CI; кількість інцидентів збільшилась на 20, у 2016 році було 21; ППС на землі не було, у 2016 році відбулося 1 пошкодження ПС на землі; – сталося 30 надзвичайних подій, у 2016 році було 12 (з урахуванням випадків засліплення екіпажів лазерними променями);

2) при виконанні польотів на авіаційних роботах (у тому числі учбовотренувальних польотів): сталося 2 катастрофи, у 2016 році катастроф не було; кількість аварій зменшилась на 1, у 2016 році відбулося 4 аварії; – стався 1 серйозний інцидент, у 2016 році серйозних інцидентів не було; – стався 1 інцидент, у 2016 році інцидентів не було; пошкоджень ПС не було; – надзвичайних подій не було;

3) при експлуатації авіації загального призначення: у 2017 році сталося 3

катастрофи, в яких загинуло 6 людей та 1 аварія в якій пілот та двоє осіб, що знаходились на борту ПС отримали серйозні тілесні ушкодження. У 2016 році авіаційних подій, надзвичайних подій та пошкоджень ПС не було.

У 2017 році загальний наліт по сертифікованих компаніях склав 2883261 льотних годин, що на 9,6% більше у порівнянні з 2016 роком (263044 години). Транспортні компанії налітали 268396 години (у 2016 – 234854 годин), наліт при виконанні авіаційних робіт та УТП склав 19930 години (у 2016 – 28190 годин) [4].

Таблиця 2.2

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України

№ з/п	Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
		абсолютна кількість		на 100 тис. годин		загинуло		травмовано	
		2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
I. Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень									
1.1	Катастрофи	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2	Аварії	1	-	0,37!	-	-	-	2	-
1.3	Серйозні інциденти	3	4	1,114	1,7	-	-	-	-
1.4	Інциденти	40	21	14,9!	9	-	-	-	-
II Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт, у т.ч. при УТП									
2.1	Катастрофи	2	-	10!	-	2	-	-	-
2.2	Аварії	1	4	5!	1,41	-	-	1	-
2.3	Серйозні інциденти	1	-	5!	0	-	-	-	-
2.4	Інциденти	1	-	5!	0	-	-	-	-
III. Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України									
3.1	Катастрофи	2	-	0,69!	-	-	-	-	-
3.2	Аварії	2	4	0,694	1,53	-	-	-	-
3.3	Серйозні інциденти	4	4	1,384	1,52	-	-	-	-
3.4	Інциденти	41	21	14,2!	8	-	-	-	-
3.5	Всього	49	29	17!	11,4	2	-	3	-

У 2016 році загальний наліт по сертифікованих компаніях склав 2630441 льотних годин, що на 9,6% більше у порівнянні з 2015 роком (237767 годин). Транспортні компанії налітали 234854 години (у 2015 – 218857 годин), наліт при виконанні авіаційних робіт та УТП склав 28190 години (у 2015 – 18910 годин).

У 2017 році при експлуатації цивільних ПС України з метою виконання авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів сталося 2 катастрофи, 1

аварія та 1 серйозний інцидент, при виконанні транспортних перевезень сталася 1 аварія та 2 серйозні інциденти (викочування ПС за межі ЗПС).

Події з повітряними суднами при виконанні транспортних перевезень, авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів наведеними в таблиці 2.3 [3].

Таблиця 2.3

Події з повітряними суднами при виконанні транспортних перевезень, авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів протягом 2016-2017 рр.

№ п/п	Класифікація подій	2015 рік	2016 рік	2017 рік
		Кількість подій	Кількість подій	Кількість подій
1	Катастрофи	-	-	3
2	Аварії	1	4	2
3	Серйозні інциденти	2	4	3
4	Інциденти	30	21	41
Всього подій		33	29	49
Кількість постраждалих		2015 рік	2016 рік	2017 рік
5	Загинуло	-	-	2
6	Травмовано	-	-	3

У 2016 році при експлуатації цивільних ПС України з метою виконання авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів сталося 4 аварії, при виконанні транспортних перевезень сталося 4 серйозні інциденти.

У 2016 році Національне бюро зареєструвало 754 порушення порядку використання повітряного простору України, крім порушень, вчинених БПЛА та ПС РФ. У 2017 році до НБРЦА надійшла інформація про факти 738 (на 15 менше показника за 2016 рік) порушень порядку використання повітряного простору України, включаючи порушення, вчинені БППС та ПС РФ.

У 2016 році найбільша кількість порушень порядку перетину державного кордону відбувається на кордоні України з Польщею та Угорщиною. Відмічається значна концентрація порушень порядку використання повітряного простору та перетину державного кордону повітряними суднами та БПЛА РФ у східній частині України. Відповідно до інформації, що надійшла до НБРЦА, у 2017 році значно збільшилась кількість перетинів кордону з РФ, Польщею та Румунією.

Відносні показники стану безпеки польотів цивільних повітряних суден, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС України (КА – коефіцієнти

аварійності) у 2017 році у порівнянні з 2016 роком, склали: при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів: коефіцієнти аварійності

$$K_T = N \cdot 100\,000 / T \quad (2.1)$$

де, N – кількість авіаційних подій;

T – наліт годин за аналізований період;

100000 – критерій порівняння,

100 000 годин нальоту.

Катастрофи:

$$КАК\ 2017 = 0 \cdot 100\,000 / 268\,396 = 0$$

$$КАК\ 2016 = 0 \cdot 100\,000 / 234\,854 = 0,50$$

Аварії:

$$КАА\ 2017 = 1 \cdot 100\,000 / 268\,396 = 0,37$$

$$КАА\ 2016 = 0 \cdot 100\,000 / 234\,854 = 0$$

Серйозні інциденти:

$$КАСІ\ 2017 = 3 \cdot 100\,000 / 268\,396 = 1,11$$

$$КАСІ\ 2016 = 4 \cdot 100\,000 / 234\,854 = 1,7$$

Коефіцієнти аварійності за роками (2013-2017 р.) наведений на рисунку 2.4 [33].



Мал. 2.4. Коефіцієнти аварійності за роками (2013-2017 р.)

(при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів)

При виконанні авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів:
коєфіцієнти аварійності:

$$K_T = N \cdot 10\,000 / T \quad (2.2)$$

де, N – кількість авіаційних подій; T – наліт годин за аналізований період;
10 000 – критерій порівняння, 10 000 годин

Катастрофи:

$$КАК\ 2017 = 2 \cdot 10\,000 / 19930 = 1$$

$$КАК\ 2016 = 0 \cdot 10\,000 / 28190 = 0$$

Аварії:

$$КАА\ 2017 = 1 \cdot 10\,000 / 19930 = 0,5$$

$$КАА\ 2016 = 4 \cdot 10\,000 / 28190 = 1,41$$

Серйозні інциденти:

$$КАСІ\ 2017 = 1 \cdot 10\,000 / 19930 = 0,5$$

$$КАСІ\ 2016 = 0 \cdot 10\,000 / 28190 = 0$$

За даними, що надійшли від експлуатантів, у 2017 році, сталося 2 катастрофи при виконанні авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів та 1 аварія. При виконанні транспортних перевезень сталася 1 аварія. Обсяг нальоту годин при виконанні авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів у порівнянні з 2016 роком зменшився на 8260 годин (29%). Збільшення кількості катастроф до 2 (у 2016 році катастроф не було) та зменшення обсягів робіт призвело до підвищення коєфіцієнту аварійності у порівнянні з 2016 роком до 1 (1 катастрофа на 10000 льотних годин). З іншого боку, зменшення кількості аварій на 3 призвело зменшення коєфіцієнту аварійності за даним класом подій до 0,5, у 2016 році був 1,41. У порівнянні з 2016 роком, також погіршився коєфіцієнт аварійності при виконанні транспортних перевезень (збільшився з 0 до 0,37), внаслідок аварії з ПС Ан-74 у республіці Сан-Томе і Принсіпі. Внаслідок зменшення кількості серйозних інцидентів (на 1) та збільшення годин нальоту, коєфіцієнт аварійності по СІ зменшився на 0,59 (до 1,11) [34].

У 2017 році основним фактором, що призводив до виникнення авіаційних

подій та інцидентів став людський фактор – 21%. Другим найбільш поширеним фактором став фактор середовища (в тому числі орнітологія) 15%. Також 64% подій мають не визначений фактор тому, що розслідування деяких подій тривають, а інформація про розслідування інцидентів експлуатантами до НБРЦА не надходила. Враховуючи всі отримані дані, при експлуатації ПС сертифікованих компаній та навчальних закладів, загальний коефіцієнт аварійності по подіях високого рівня (К, А, СІ) на незначну кількість (0,22) покращився (зменшився) у порівнянні з 2016 роком, та складає 2,77 події на 100 000 льотних годин [3].

В 2018 році вперше у міжнародному аеропорту «Бориспіль» відбулося масштабні навчання аварійно-рятувальних служб за всю історію незалежної України, що підтвердило, що техніка міжнародного аеропорту «Бориспіль» та всіх задіяних спецслужб знаходиться у справному стані і вона в змозі відреагувати на всі позаштатні ситуації, які можуть виникнути. Злагодженість дій всіх задіяних підрозділів відпрацьована до автоматизму, що є запорукою успіху в усіх можливих позаштатних ситуаціях. Під час навчання були відпрацьовані питання взаємодії вищезазначених структур під час проведення: авіаційного та наземного пошуку повітряного судна, яке зазнало лиха в 5 км. під час посадки; очікуваної аварійної посадки судна ВПС ЗС України; проведення аварійно-рятувальних робіт на ПС на аеродромі підприємства; евакуації повітряного судна, що втратило спроможність самостійно рухатись.

Таким чином, практика діяльності українських та іноземних авіаперевізників свідчать про те, що авіаперевезення є сучасним, досить безпечним та витребуваним способом переміщення пасажирів, їх багажу та вантажів. Розвиток національного та міжнародного регулювання договору авіаперевезення відбувається у одному напрямку та сприяє збільшенню кількості таких перевезень.

2.2. Оцінка співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень

Україна є одним з активних учасників міжнародної інтеграції і суб'єктом глобальних економічних процесів. При цьому щорічне зростання об'ємів перевезень пасажирів і вантажів, гармонійне входження в світову транспортну систему повинні супроводжуватися, як мінімум, збереженням рівня транспортної безпеки, у тому числі і на повітряному транспорті.

30 травня 2018 року Кабінет Міністрів України схвалив Національну транспортну стратегію України до 2030 року «Drive Ukraine 2030». Над документом працювала команда Міністерства інфраструктури України спільно із провідними європейськими експертами в галузі транспорту за підтримки представництва ЄС в Україні та Європейської Комісії [13].

Стратегія «Drive Ukraine 2030» ставить перед собою амбітні цілі у сфері розвитку авіаперевезень, зокрема розвиток регіональних аеропортів, до 50 працюючих аеропортів, 50% населення, яке буде платоспроможно користуватися послугами авіа перельотів, генерація пасажиропотоку регіональними аеропортами (наразі 98% пасажиропотоку припадає на 7 аеропортів), від 50% – частка low-cost сегменту в авіаперевезеннях, 36 млн пасажирів на рік – пасажиропотік аеропорту «Бориспіль». Передбачає 6 об'єднаних терміналів та реконструкцію другої злітно-посадкової смуги, 3,5 млн пасажирів на рік – пасажиропотік аеропорту «Львів» та розширення географії польотів (350 напрямків для польотів з усіх аеропортів України).

Співробітництво України у сфері міжнародних авіаперевезень можна відобразити на мал. 2.5 у вигляді основоположних міжурядових угод, приєднання до міжнародних конвенцій тощо [14].

Міжнародна співпраця України у сфері забезпечення авіаційної безпеки здійснюється на основі двосторонніх міжурядових Угод про повітряне сполучення, викладених в рамках стандартів і Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка є світовим лідером по розробці стандартів і рекомендацій по забезпеченню авіаційної безпеки (АБ).

Основа співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень	
Декларація по авіаційній безпеці ІКАО	
Всеосяжна стратегія ІКАО у сфері забезпечення авіаційної безпеки (ICASS).	
Міжнародна Програма підтримки впровадження і розвитку в області авіаційної безпеки (ISD-SEC)	
Глобальний план забезпечення авіаційної безпеки (ГПАБ)	
Європейський план безпеки авіації (EPAS)» на період 2017-2021 рр.	
Конвенція про боротьбу з незаконними актами відносно міжнародної Цивільної авіації (Пекін, 2010 р.)	
Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.)	
Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 1963 р.)	
Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 1970 р.)	
Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 1971 р.)	
Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.)	
Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 1999 р.)	
Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 1988 р.)	
Програма перевірок літаків на пероні SAFA	
Загальні умови перевезень пасажирів і багажу IATA	

Мал. 2.5. Основа співробітництва України у сфері міжнародних авіаперевезень

У 2010 р. 37-а сесія Асамблеї ІКАО прийняла Декларацію по авіаційній безпеці і Всеосяжну стратегію ІКАО у сфері забезпечення авіаційної безпеки (ICASS). Це стало ключовим інструментом в реалізації забезпечення авіаційної безпеки у всьому світі на підставі узгодженої політики всіх держав – членів організації. У Декларації було визначено дев'ять пріоритетних напрямів діяльності держав – членів ІКАО [21]:

– розширення і просування ефективного застосування Стандартів і Рекомендованої практики ІКАО;

- посилення ефективності процедури огляду службами безпеки;
- підвищення якості вживаних технологій і підготовки персоналу;
- підвищення безпеки вантажних перевезень;
- просування методики підвищеного захисту документів і перевірки їх достовірності (Програма впровадження машинозчитуємих проїзних документів (MRTD));
- послідовне усунення недоліків, виявлених в ході Універсальної програми перевірок у сфері забезпечення авіаційної безпеки;
- надання технічного сприяння державам, що мають таку потребу;
- широке застосування механізмів співпраці серед держав-членів;
- здійснення обміну передовою практикою і інформацією.

У 2012 р. ІКАО провела першу за останніх 10 років усесвітню конференцію з авіаційної безпеки, на якій були затверджені плани переходу від Універсальної програми перевірок у сфері забезпечення авіаційної безпеки до використання більш комплексного і дієвого механізму безперервного моніторингу, заснованого на врахуванні ризиків. Були активізовані програми надання допомоги, націленої на виконання державних планів розвитку.

38-а сесія Асамблеї ІКАО, що відбулася в 2013 р., продовжила політику 37-ої сесії, звернувши особливу увагу на результати виконання другого циклу перевірок в рамках УППАБ і проведення «Програми підтримки впровадження і розвитку в області авіаційної безпеки» (ISD-SEC), а також на здійснення стратегії надання допомоги і нарощування потенціалу АБ різних держав.

На 39-ій сесії Асамблеї ІКАО в 2016 р. почав розроблятися Глобальний план забезпечення авіаційної безпеки (ГПАБ), який покликаний направляти і координувати зусилля всіх держав по підвищенню рівня авіаційної безпеки. Інструментами реалізації ГПАБ є [22]:

- а) оперативний обмін критично важливою інформацією по безпеці;
- б) ефективна координація дій з партнерами поза сферами авіаційної безпеки;
- в) співпраця між державами і галузями для сприяння впровадження

інноваційних технологій і процесів забезпечення безпеки;

г) підвищення якості регіональної координації.

Згідно Плану на початковому етапі проводитимуться консультації з державами-членами для визначення найбільш вразливих місць в системі забезпечення авіаційної безпеки і для досягнення консенсусу щодо структури і цілей ГПАБ.

По оцінках експертів ІКАО і МАК в число першорядних ризиків для авіації найближчим часом входять порушення безпеки в неконтрольованих зонах, небезпека кібератак на комп'ютери і комп'ютерні мережі, що забезпечують діяльність служб цивільної авіації, використання дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС) в злочинних цілях, а також застосування саморобних вибухових пристроїв, що проносяться людиною.

На 39-ій сесії Асамблеї ІКАО була прийнята Програма роботи Організації в сприянні ухваленню Конвенції про боротьбу з незаконними актами відносно міжнародної Цивільної авіації, запропонованої у Пекіні в 2010 р., і протоколу, доповнюючого конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних судів, також прийнятого в Пекіні в 2010 р.

Пекінська конвенція і Пекінський протокол 2010 р. значно розширюють і укріплюють глобальні рамки протидії тероризму в цивільній авіації. Ці документи ще в більшій мірі криміналізують акти використання цивільного повітряного судна як зброї і використання небезпечних матеріалів для нападу на повітряне судно або інші об'єкти на землі. У Пекінській конвенції і Пекінському протоколі оновлюються положення і норми по посиленню співпраці між державами в боротьбі з незаконними актами, направлені проти цивільної авіації. При цьому особливе значення надається дотриманню прав людини і справедливому відношенню до підозрюваних [36].

Схвалення і ратифікація «пекінських» документів всіма державами – членами ІКАО стали б значним кроком вперед в справі міжнародної співпраці по запобіганню всьому спектру незаконних актів відносно цивільної авіації, збільшенню ефективності судового переслідування і покарання терористів.

Наприклад, згідно запропонованим в Пекіні нормам виказування загрози скоїти злочин може спричинити кримінальну відповідальність, якщо обставини свідчать про те, що загроза є реальною. Крім того, за деяких умов змова або пособництво злочину, незалежно від того, здійснений злочин чи ні, також може бути караним діянням. Пекінська конвенція має переважну силу по відношенню до конвенції Монреалю 1971 р. і у відносинах між державами – учасниками змінює протокол про аеропорти 1988 р. Пекінський протокол у відносинах між державами – учасниками змінює Гаазьку конвенцію 1970 р. Саме тому першочерговим завданням є не просто визнання державами-членами ІКАО важливості розширення і зміцнення глобального режиму авіаційної безпеки в світлі нових і виникаючих погроз, але і підписання, і ратифікація цих двох документів в найближчі терміни.

На регіональному рівні країн Європейського союзу діє Європейська система безпеки авіації, що базується на комплексному наборі загальних правил безпеки, які контролюються Європейською комісією, Європейським агентством з аварійної безпеки (EASA) та Національними авіаційними органами. Ці правила застосовуються безпосередньо у всіх державах-членах ЄС та охоплюють всі основні галузі авіації, включаючи придатність для польотів, екіпаж, аеродроми, повітряні операції та надання аеронавігаційних послуг.

«Європейський план безпеки авіації (EPAS)» на період 2017-2021 рр. включає ключові проблеми, стратегічні пріоритети та комплекс заходів щодо розвитку авіації в країнах ЄС [55].

Відповідно ЄС прийнято ряд регуляторних актів у цій царині. Ще з 2002 року Європейська комісія встановила спільні правила у галузі безпеки цивільної авіації, спрямовані на захист людей та товарів від незаконного втручання в цивільну авіацію. Регламент (ЄС) № 300/2008 Європейського Парламенту та Ради визначає загальні правила та основні стандарти безпеки авіації та процедури контролю за виконанням загальних правил та стандартів. Починаючи з 2009 року, декілька положень доповнили Положення (Е) № 300/2008 щодо рідин, аерозолів та гелів, використання сканерів безпеки,

прийняття альтернативних заходів безпеки, контролю над повітряними вантажами як всередині країни, так і на міжнародному рівні, а також специфікацій національних програми контролю якості. У 2016 році був поновлений весь набір попередніх впроваджувальних законодавчих актів: Регламент Комісії (ЄС) № 2015/1998 визначає детальні заходи щодо впровадження спільних основних стандартів безпеки авіації. Регламент Комісії (ЄС) № 72/2010 визначає процедури проведення перевірок Комісії в галузі авіаційної безпеки.

Європейська політика авіаційної безпеки заснована на тісній координації з державами-членами та зацікавленими сторонами. Комісія ефективно бере участь у всіх відповідних заходах Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і повністю співпрацює з ключовими партнерами із третіх країн (в т.ч. з Україною) та регіональними організаціями.

В Україні при здійсненні авіаперевезень керуються багатосторонніми, двосторонніми договорами про повітряне обслуговування, а також Повітряним кодексом, у якому вказано, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами [23, с. 280].

Україна у сфері цивільної авіації має широкі міжнародно-правові зобов'язання, оскільки є державою-членом багатьох міжнародних організацій, таких, як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Європейська конференція цивільної авіації (ЕКГА), Європейська організація по безпеці аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), Міждержавної ради з авіації і використання повітряного простору (МСАІВВ), Міждержавного авіаційного комітету (МАК).

Приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.), Україна узяла на себе зобов'язання по створенню необхідних умов для безпечного і ефективного виконання польотів відповідно до стандартів і рекомендованої практики ІКАО, що передбачає своєчасне внесення змін до

законодавства України у сфері авіаційної безпеки. Виконуючи вимоги Додатку 17 «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» (Чикаго, 1944 р.), Верховна Рада України затвердила Законом України від 20 лютого 2003 р. «Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». Згідно рекомендаціям ІКАО для забезпечення координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, інших установ і організацій, що беруть участь у виконанні Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, а також для підготовки пропозицій щодо способів реалізації державної політики по питаннях авіаційної безпеки і проведення оцінки стану забезпечення авіаційної безпеки при проектуванні нових і реконструкції діючих аеропортів, в жовтні 2012 р. була створена Міжвідомча комісія з авіаційної безпеки цивільної авіації. В результаті прагнення уряду України до збільшення співпраці з країнами ЄС в цілях сприяння стійкому розвитку цивільної авіації України і її інтеграції в транспортну систему ЄС з 29 липня 2016 року Європейським Союзом був запущений новий проект «Twinning». Даний проект покликаний допомогти Державній авіаційній службі України підвищити рівень авіаційної безпеки. Безпосереднім помічником в цьому питанні виступатиме Державна адміністрація Іспанії по авіаційній безпеці і безпеці польотів (AESA). Проект передбачає практичну допомогу експертів Іспанії на місцях, навчання і стажування українських фахівців у відповідних установах Іспанії. Всі зміни міжнародного права спричинили необхідність розвитку і вітчизняної нормативної бази забезпечення авіаційної безпеки. Так, за результатами тісної співпраці з міжнародною спільнотою у сфері безпеки цивільної авіації та авіаційної безпеки зокрема, стало прийняття Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII, що свідчить про помірковані кроки України у напрямку вдосконалення правового регулювання цивільної авіації та механізму захисту її діяльності від актів незаконного втручання [31, с. 83].

Документ враховує стандарти ІКАО, Європейського Союзу, ЄКЦА,

Євроконтролю у сфері авіаційної безпеки, вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року № 1373, а також зміни в нормах українського законодавства, які відбулися за період після введення в дію Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації в 2003 р. Даним Законом визначено засади щодо забезпечення авіаційної безпеки, регулярності та ефективності повітряних перевезень шляхом введення правил, практики та процедур, що передбачають заходи захисту від актів незаконного втручання.

Основним завданням Програми є розподіл обов'язків між контрольними органами і службами, діяльність яких спрямована на забезпечення авіаційної безпеки; 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.

Проведення поглибленого аналізу положень нормативного акту показує, що Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації передбачає наступні основні положення [60, с. 96]:

1. На основі посилення положень національної програми контролю за станом безпеки ЦА, співробітників служб безпеки, авіації загального призначення і авіаційних спецробіт, концепції оцінки ризиків і так далі повинен бути створений відділ провайдера аеронавігаційного обслуговування. Даний відділ займатиметься встановленням і забезпеченням функціонування систем управління авіаційною безпекою (визначення погроз, розробка процедур оцінки і зменшення ризиків безпеки, проведення моніторингу стану авіаційної безпеки на об'єктах і відріток попереджувальних заходів безпеки і т. д.), організацією і контролем захисту від кіберзагроз операційних даних і так далі.

2. В цілях захисту цивільної авіації від кіберзагроз повинен бути створений уповноважений орган по питаннях цивільної авіації, який:

- визначає пріоритети у сфері протидії кіберзагрозам ЦА;

– виконує державний нагляд за станом захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз ЦА;

– під час оцінки рівня загрози ЦА враховує стан захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз;

– затверджує список критично важливих інформаційних авіаційних систем; проводить їх ідентифікацію, збір, узагальнення і облік даних;

– упроваджує систему відбору, перевірки і підготовки фахівців з питань протидії кіберзагрозам цивільної авіації.

3. Прийняті заходи по контролю доступу осіб, крім пасажирів, полягають в проведенні спеціальної перевірки персоналу авіаційної безпеки для отримання допуску в контрольовані зони і подальшої перевірки персоналу правоохоронними органами з певною періодичністю з урахуванням важливості недопущення здійснення акту незаконного втручання.

4. З урахуванням вимог Додатку 17 в національну програму був включений пункт «Безпека в неконтрольованій зоні». Реалізація забезпечення безпеки в неконтрольованій зоні досягається за допомогою вживання заходів на стадії проектування (унікнення проектування і будівництва прямих під'їзних доріг до аеровокзалів);

5. Будуть забезпечені встановлення на таких дорогах штучних перешкод і бордюрів підвищеної висоти; використання сміттєвих урн, які у разі вибуху зменшуватимуть його потужність; установка достатньої кількості засобів відеоспостереження і т. д.; здійснення щоденної діяльності, такої, як: постійна присутність патрулів органів внутрішніх справ, контроль прилеглої території із зовнішнього боку периметра в цілях недопущення несанкціонованого проникнення в контрольовану зону аеропорту і т. д.

Таким чином, Україна, як держава – член Міжнародної організації цивільної авіації, продовжує оновлювати нормативної бази забезпечення авіаційної безпеки в цілях гарантування їх відповідності встановленому рівню

загрози, прагнучи досягати однакості норм внутрішнього законодавства з міжнародними правовими нормами, постійно адаптуючи його з урахуванням зміни глобальних потреб цивільної авіації. При цьому координуючи свої зусилля також і в рамках МАК. Найближчим часом уряд України і Державіаслужба повинні почати сприяти в розробці і затвердженні Глобального плану забезпечення авіаційної безпеки (ГПАБ) для підвищення рівня внутрідержавної і глобальної авіаційної безпеки. В цілях запобігання погрозам безпеці на борту і зниженню витрат і фінансових втрат авіакомпаній і експлуатантів аеропортів також необхідно якнайскоріше ввести в національне законодавство спеціальні правові норми, що регламентують застосування адміністративних санкцій і кримінального переслідування недисциплінованих пасажирів, що порушують порядок. Першочерговою метою для розширення рамок застосування законодавства, вдосконалення боротьби з тероризмом і для досягнення широкого міжнародного консенсусу в правовій області є ратифікація Україною Пекінської конвенції і Пекінського протоколу 2010 року.

2.3. Система контролю та відповідальності у міжнародній авіаційній безпеці

Україна стала членом Євроконтролю з травня 2004 року і зайняла гідне місце в авіаційній спільноті європейських держав. Однак тільки в цьому році, вперше державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (Украерорух) 10 жовтня 2018 року в штаб-квартирі ІСАО в Монреалі в рамках 13-ї Аеронавігаційної конференції ІСАО підписало угоду щодо надання підтримки Євроконтролем з Європейською організацією з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) через проведення зовнішнього оцінювання ефективності системи менеджменту Украероруху. Оцінювання Украероруху розпочалося відразу після підписання документа [56, с. 147].

Підписання даної угоди дасть можливість підвищити ефективність

системи менеджменту Украероруху в контексті вимог Європейського Союзу та Євроконтролю, що застосовуються до провайдерів аеронавігаційного обслуговування. Це важливий етап в історії розвитку України, адже об'єктивність результатів оцінювання найвпливовішої міжнародної організації у сфері аеронавігації не піддається сумнівам.

Вцілому органів система контролю та відповідальності у міжнародній авіаційній безпеці можна відобразити у вигляді мал. 2.6 [13].



Мал. 2.6. Органи система контролю у міжнародній авіаційній безпеці

В результаті оцінювання Євроконтролю буде визначено рівень результативності менеджменту Украероруху за показниками зрілості системи управління безпекою польотів, ефективності витрат, пропускної спроможності, виконання польотів та технічної відповідності регламентам Єдиного європейського неба.

У 2018 році Украерорух долучилося до дослідження Євроконтролю з валідації опитувальника FEAST Personality Questionnaire (FPQ), який визначає особистісні характеристики, необхідні кандидатам на посаду диспетчера управління повітряним рухом (УПР). Таким чином для формування еталону особистісних характеристик майбутніх європейських авіадиспетчерів Євроконтроль використає й особистісні характеристики українських авіадиспетчерів, які стали учасниками цього дослідження.

FPQ є складовою пакету тестів FEAST (First European Air traffic controllers Selection Test-package), розроблених Євроконтролем для професійного відбору диспетчерів управління повітряним рухом, які відповідають встановленим вимогам щодо рівня розвитку професійно необхідних здібностей та особистісних характеристик. В розробці опитувальника FPQ взяли участь понад 200 спеціалістів країн-членів Євроконтролю, які здійснюють професійну підготовку диспетчерів УПР.

Результати валідації опитувальника FPQ дозволять Євроконтролю отримати достовірні дані щодо відповідності розробленої моделі особистісних характеристик кандидатів наявним особистісним характеристикам діючих диспетчерів УПР Європейського регіону. Це допоможе вдосконалити рекомендовані Євроконтролем профілі особистісних характеристик для кандидатів у диспетчери УПР [21].

Фахівці відділу управління персоналом Украероруху залучили до проекту Євроконтролю 87 диспетчерів УПР регіонального структурного підрозділу «Київцентраеро» віком до 35 років і протестували їх із використанням он-лайн платформи Євроконтролю FEAST. Також у процесі тестування Украерорух провів власне анкетування учасників дослідження, яке мало на меті з'ясувати, наскільки формулювання запитань опитувальника FPQ є зрозумілими для учасників, для яких англійська мова не є рідною. Аналіз результатів анкетування показав, що у 96 % учасників тестування не виявлено значних проблем із розумінням запитань, і лише для 4 % учасників майже половина запитань здалися неоднозначними. Це дозволяє стверджувати, що для

кандидатів, які мають 4-й та вищий рівень володіння англійською мовою за шкалою ICAO, іноземна мова опитування не є фактором негативного впливу на достовірність висновків щодо сильних та слабких сторін кандидатів. Результати цього анкетування Украерорух також надав спеціалістам Євроконтролю для подальшого аналізу.

В останні роки у світі виконані декілька промислових розробок систем контролю багажу в аеропортах, які істотно збільшили можливості контролю і виявлення вибухонебезпечних предметів і зброї. Це відповідає рекомендації ІКАО про підвищення рівня авіаційної безпеки. Спільні зусилля міжнародного співтовариства необхідні для повного вирішення проблеми. Але збільшення випадків несанкціонованого втручання в функціонування авіаційно-транспортної системи свідчить про можливе зростання випадків тероризму в тих країнах, які починають проводити активну міжнародну політику.

Наразі безпека повітряних перевезень розглядається деякими державами як комерційний чинник, а значить жорсткий контроль багажу пасажирів всі більше і більше впливає на загальну ефективність авіакомпаній. Цілком ясно, що немає простого і єдиного шляху забезпечення жорсткого контролю багажу пасажирів в різноманітних аеропортах миру і більш того, цей контроль для аеропортів світу буде різний і залежатиме він від обсягу і типу повітряних перевезень, форми, розмірів і ймовірностей зужитої системи контролю.

В деяких системах контролю використовується ускладнена технологія (наприклад, система EDS, яка весь час удосконалюється), в інших же випадках використовується ручний контроль. В деяких країнах контроль багажу здійснюється перед паспортним контролем, в інших – після. Переваги і недоліки кожної з існуючих технологій добре відомі і враховуються в кожному конкретному випадку і залежать від складності, характеристик і вартості кожної конкретної системи.

Наведемо особливості сучасних технологій контролю багажу у міжнародній авіаційній безпеці (мал. 2.7) [31, с. 87]:

Експертизу авіакомпаній, їхніх аеропортів і фахівців можуть здійснювати

ІКАО, Міжнародна рада аеропортів (АСІ) і Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА).

При виборі технології контролю багажу в аеропортах важливо забезпечити чітке розуміння тих обмежень, що накладаються вибраною системою контролю. Змінювана останніми роками економічна ситуація зумовила появу і використання нових технологій. Це означає, що процес реалізації програми переходу на 100%-ний контроль пасажирів і багажу затягуватиметься.

Особливості сучасних технологій контролю багажу

- контроль з розміщенням багажу в самому обладнанні (системі) контролю або за ним може мати переваги, але він супроводжується бесідою з власником багажу;
- контроль з розміщенням багажу перед обладнанням контролю вимагає значного і дорогого простору, яке менеджер аеропорту часто віддає перевагу використовувати з комерційною метою (для здачі в концесію);
- контроль з розміщенням багажу в самому обладнанні може подовжити процедуру контролю;
- контроль з розміщенням багажу за обладнанням контролю вимагає, щоб розмова з пасажиром була стислою;
- звичайну систему рентгенографічного контролю не тяжко придбати, але вона вимагає більше операційного персоналу, ніж вимагається в простіших і менш складних автоматичних системах контролю;
- будь-яка технологія може генерувати помилкові сигнали, які потребують розв'язання в цих випадках суперечок, що виникають з пасажиром;
- технологічно складні системи контролю, наприклад, рентгенографічні, повинні мати можливість переходу на ручний контроль;
- деякі автоматичні системи контролю, які оптимізовані для використання при високій швидкості контролю багажу, краще використовувати з транспортером.

Мал. 2.7. Особливості сучасних технологій контролю багажу у міжнародній авіаційній безпеці

Автоматика робить можливим керувати великими потоками багажу більш легко і просто.

Ключовою вимогою як для великих, так і для малих аеропортів і для всіх авіакомпаній, що виконують як міжнародні, так і внутрішні рейси за розкладом або чартерні рейси, є забезпечення максимальної універсальності, надійності і мінімально можливої вартості догляду одного місця багажу.

Системи виявлення вибухових речовин та зброї можна грубо поділити на такі категорії :

- технічні засоби без отримання зображення – відбиття гамма-променів, детектори радіоактивності, металошукачі, собаки;
- технічні засоби з отриманням зображення – рентген-випромінювання, гамма-промені, ультразвук, нейтронне опромінення тощо;
- хімічна ідентифікація – детектори слідів речовин, ядерний квадрупольний резонанс NQR, рентгенівська дифракція, імпульсний аналіз з використанням швидких нейтронів PFNA

Зниження вартості комп'ютерної техніки призвело до створення більш зручних, надійних і універсальних (smart) рентгенографічних систем контролю. Системи контролю (EDS) нової генерації здатні автоматично визначати з достатньою точністю імовірність вибуху. Для визначення імовірності вибуху також може використовуватися комп'ютерна томографія. Країни Європи, США і ІКАО розробляють стандарти на створення таких систем. Основою для цього є прийнята в березні 1991 р. в Монреалі «Конвенція з маркування пластикових матеріалів для визначення імовірності вибуху» [12].

Перспективні системи контролю пасажирів і багажу повинні працювати за принципом одноразового контролю в пункті вильоту і не вимагати контролю в аеропортах пересадки. Це є причиною встановлення загальних критеріїв для всіх аеропортів (що майже досягнуте в аеропортах Європи з вступом програми ЕСАС). Загальні зусилля всіх країн-членів ІКАО і програма ЕСАС в Європі в наступному десятиріччі призведе до реалізації 100%-ого контролю пасажирів і багажу.

Незважаючи на те, що уже використовується велика кількість різноманітних технічних засобів, фахівці продовжують працювати над засобами, що повинні підвищити увагу, зосередженість і мистецтво інтерпретації оператора. Ключовим моментом є інтерпретація, оскільки терористи знають, що оператор шукає пристрої з типовою конструкцією і, ще важливіше, із ключовими демаскувальними компонентами. Немає способу

довідатися заздалегідь, як виглядатиме вміст валізи пасажира і хитромудро улаштована бомба терориста.

Багато операторів доглядових пристроїв розповідають про вигадливі об'єкти, перевезених у багажі, і ще більш дивних методах їхнього упакування. Ясно, що підготовка персоналу грає життєво важливу роль також, як необхідність того, щоб оператор знав і почував важливість роботи.

Рентгенівські апарати в основі своєї технології не є новими, але удосконалення в галузі програмного забезпечення можуть допомогти оператору штучно розфарбувати об'єкти, сховані під якимись щільними матеріалами, між органічними матеріалами, легкими і важкими металами. Механізм розпізнавання на простій рентгенівській системі – це питання розпізнавання різних форм і щільностей. Аналогічні системи, що використовують гамма-промені, застосовуються для просвічування в деяких ситуаціях об'єктів великого обсягу, наприклад насипного вантажу і машин [22].

Міжнародна корпорація прикладних наукових досліджень SAIC розробила гамма-променеві системи виявлення, наприклад, систему перевірки машин і вантажу VACIS. Джерелами гамма-променів служать ізотопи, що містяться в міцному контейнері з відповідною біологічним захистом. Тому вони вимагають значно меншого обслуговування, ніж рентгенівські генератори. SAIC робить стаціонарні і мобільні гамма-променеві системи. Мобільні системи можуть забезпечити оперативність і ефективність, створюючи дуже якісні зображення. Мобільні системи можна доставити в порт і встановити зусиллями трьох чоловік за 15 хв.

У розробці знаходяться компактні системи. Переваги гамма-променевих просвічуваних систем полягає в тому, що вони можуть справлятися з габаритними об'єктами, що підлягають просвічуванню у великих портах чи на залізничних станціях, на складах. Інспектування вантажів у кузовах автомашин чи транспортних контейнерах вручну було б неприпустимим у сенсі витрат часу і ресурсів. Рентгенівські технології не є ідеальними в ряді ситуацій, що зустрічаються в портах і аналогічних спорудах. Гамма-промені здатні проникати глибше і створювати зображення більш високої якості і значно

швидше, ніж рентгенівські системи. Ця швидкість гарантує високу об'ємну пропускну спроможність.

Переваги систем, що створюють зображення, полягає в тому, що вони можуть забезпечити високу пропускну спроможність, якщо оператор зможе підтримувати зосередженість. Деякі рентгенівські системи містять сигнальні пристрої, щоб привертати увагу оператора до предметів з певною щільністю і розмірами. У машинах серії СТХ, що виготовляються компанією Inc Vision Technologies, використовується СТ – сканування в поперечному перерізі для виявлення усього, що виглядає схожим на бомбу у пасажирів і в багажі в аеропортах. СТ – сканування (чи томографування) є медичною технологією, що дозволяє бачити крізь уміст багажу. Вона усе ширше використовується в аеропортах і на ділянках перетинання кордону.

Інші системи використовуються в трохи іншому способі, щоб отримати зображення досліджуваного об'єкта. Принцип дії імпульсного аналізу з використанням швидких нейтронів PFNA полягає в тому, що об'єкт піддається опроміненню імпульсного потоку швидких нейтронів. Ці нейтрони надходять або з радіоактивного джерела, або з генератора нейтронів. Опромінення ними багажу призводить до появи гамма-променів, перевипромінюваних вуглецем ^{12}C , киснем ^{16}O й азотом ^{14}N з особливими демаскувальними ознаками. Ці системи можна запрограмувати на передачу сигналів тривоги після виявлення конкретних демаскувальних факторів, а, отже, конкретних вибухових речовин. Ключовою перевагою таких систем є те, що оператору не треба інтерпретувати результати, а тому систему можна залишити саму в процесі перевірки значної кількості багажу. Хоча технічно аналіз PFNA не є системою, заснованою на одержанні зображення внутрішньої структури об'єкта контролю, деякі її варіанти здатні давати псевдозображення, щоб полегшити пошук місця розташування конкретної речовини серед багажу. Ясно, що такого роду техніка не підходить для перевірки людей. Аналіз PFNA за загальним визнанням поки ще знаходиться у стадії розроблення і у використанні таких систем мало [55].

Квадрупольний резонансний аналіз QRA, також відомий як ядерний

квадрупольний резонанс NQR, працює на тому самому принципі, що і медичні сканери MRI, тільки без магнітів і одержання зображення. Підлягаючий скануванню об'єкт опромінують в імпульсному режимі низькочастотними радіохвилями малої інтенсивності, що тимчасово збуджують ядра азоту ^{14}N .

Для розпізнавання об'єктів служить обрахована спінова щільність на відміну від електронної щільності, яка визначається в рентгенівських системах. Коли кожний з цих збуджених атомів (наприклад, азот ^{14}N для вибухових речовин) повертається до свого нормального стану, він випромінює радіохвилі у певному діапазоні радіочастот. Частота залежить від виду атомів речовини, інтенсивність – від кількості збуджених атомів, а швидкість зняття збудження – від хімічних зв'язків. Сигнали такого радіоспектру приймаються чутливим панорамним радіоприймачем, і за характером випромінювання (частотним спектром) визначають тип конкретної речовини. Якщо частотний спектр складається, наприклад, з характеристичного спектру великої частки азоту ^{14}N , то це характерно для вибухових речовин. Подібний аналіз можна провести з дуже високою точністю і з високою імовірністю виявлення, але для обмеженого асортименту матеріалів. Ці прилади, зазвичай, містять у цифровій пам'яті певну кількість образів таких спектрів і після обчислення спектра зразка ЕОМ порівнює його із записаними в пам'яті образами [60, с. 97].

Наразі ці системи функціонують ледь повільніше рентгенівських, але досягають більш високих показників якості роботи. У своїй сучасній конфігурації вони не дають зображення внутрішньої структури об'єктів контролю. Вимірювальний об'єм таких систем сягає 300 л і більше. У комп'ютерних системах QRA запам'ятовують понад 400 спектрів, які після аналізу порівнюються з отриманими спектрами. Системи QRA можна використовувати для перевірки людей, оскільки радіохвилі є нешкідливими.

Детектори слідів хімічних речовин використовують різні принципи, включно визначення рухливості іонів, проби на хімічні речовини і газову хроматографію. Для детектора слідів потрібний зразок. Цей фактор детекторної системи звичайно означає, що зразок треба брати вручну, а не за допомогою автоматизованої системи. Детектори хімічних слідів мають додаткову перевагу,

оскільки дозволяють перевіряти людей і особливо корисні в ідентифікації специфічних матеріалів. Однак вони часто вимагають багато часу або через операцію вибирання зразків, або через тривалість самого тесту. Імовірність помилкових спрацьовувань залежить від застосовуваної технології, але зазвичай знаходиться в діапазоні 0,1...0,15.

Одним з лідерів у галузі систем виявлення слідів хімічних речовин є компанія Barringer Inc. Детектори IONSCAN і SABRE цієї компанії засновані на спектрометрії рухливості іонів IMS. Вони є могутніми аналітичними інструментами, що здатні виявляти і точно ідентифікувати сліди і пари широкого кола хімічних речовин. Вони оптимізовані на виявлення наркотиків і вибухових речовин. Ідентифікація багатьох речовин методом спектрометрії рухливості іонів стала можливою завдяки використанню декількох основних принципів: багато хімічних речовин виділяють пару чи частинки, які поглинаються чи прилипають до поверхонь матеріалів, з якими вони контактують, наприклад, одягом, шкірою, контейнерами і папером; зазначені сліди можна зібрати; навіть мікроскопічні сліди таких хімічних речовин можна виділити з цих частинок (перетворюючи в пару) нагріванням [14].

Можна взяти зразки пари усередині замкнутих просторів, у яких містяться наркотики чи вибухові речовини; ці речовини в пароподібному стані надходять до детектора IMS. Деякі вибухові речовини самі виділяють пару. Пару можна зібрати спеціально обробленим абсорбувальним матеріалом, який згодом вводиться у детектор IMS; пари наркотиків чи вибухових речовин піддаються іонізації (перетворюються в іони). Коли ці іони спрямовують у кероване електричне поле, вони рухаються з різною швидкістю, у залежності від розмірів і структури. Характерна швидкість, з яким рухається іон (мобільність іона) є класифікаційною ознакою, за якою визначають вихідну речовину. Примітно, що вибухові речовини утворюють негативні іони, тоді як більшість наркотиків, наприклад, героїн і кокаїн утворюють позитивні іони. Типова тривалість аналізу – 8 с для детектора IONSCAN і менша за 15 с - для детектора SABRE. Ці системи демонструють дуже низьку імовірність помилкових спрацьовувань.

На передньому краї техніки виявлення вибухівки знаходяться так називані біотехнічні системи виявлення, у яких використовуються, наприклад, антитіла з генетично закладеною здатністю реагувати з певними вибуховими речовинами. Специфічність реакцій з біологічними антитілами забезпечать цим системам високу точність з малою імовірністю помилкових тривог. Однак цим системам зразок треба подавати вручну.

Розроблювані перспективні системи виявлення використовуватимуть комплексування даних, тобто комбінування двох чи більш технологій в одній гібридній системі. Вочевидь квадрупольний резонансний аналіз QRA стане компонентом цих гібридних систем, але системи з одержанням зображення збережуть своє місце щонайменше ще протягом ряду років.

Технічні розробки для використання в системах спостереження за людьми поки ще не дуже близькі до стадії практичного впровадження. Значні зусилля були зроблені за останні кілька років в області різних новаторських технологій без особливих результатів у вигляді устаткування, готового до роботи. Одним з винятків є техніка розпізнавання обличчя, також відома як цифрова біометрична ідентифікація за обличчям, яка вже впроваджена в багатьох аеропортах світу [21].

Складні цифрові камери з програмним забезпеченням використовувалися в місцях скупчення людей для виявлення злочинців і терористів на основі алгоритмів порівняння обличчя з наявними записами. Ця техніка пройшла дуже швидкий шлях від теорії до практики. Організація ІКАО виділила розпізнавання за обличчям як біометричний процес, що найвірогідніше буде обраний для глобального поширення, хоча ця технологія і викликає деяку стурбованість з погляду порушення цивільних прав і свобод людини.

Служба імміграції і натуралізації США зацікавлена у використанні відеокамер і комп'ютерних баз даних для ідентифікації відомих незаконних іммігрантів і злочинців, терористів, наркокур'єрів і інших осіб в аеропортах, контрольних пунктах і інших в'їзних об'єктах.

Одна з проблем, яку варто перебороти, полягає в тому, що банк даних по терористах і злочинцях складається з пласких 2D-зображень, а камери повинні

здійснювати порівняння обличч у 3D-форматі.

Деякі методи розпізнання обличчя засновані на вимірюванні рис обличчя з декількох кутів, переведенні цієї інформації в цифрову форму і комп'ютерне порівняння з зображеннями, що мають у базі даних. Інші системи використовують термографію обличчя для вимірювання характеристик теплових картин, випромінюваних кожним обличчям. Однак серйозним недоліком цього методу є те, що алкоголь радикально спотворює теплограми. Але це спотворення може служити для виявлення п'яних людей, які можуть бути потенційно небезпечними у польоті.

Детектори міліметрових хвиль використовують природне випромінювання людини в пасивному режимі чи відбиті імпульси після опромінення людей у міліметровому діапазоні радіохвиль. Відслідковуючи міліметрову частину спектра, випромінюваного людським тілом, деякі системи здатні виявляти такі предмети як пістолети і наркотики з відстані щонайменше 3,5 м. Теоретично вони можуть дивитися крізь стіни будинків і виявляти діяльність за ними. Ця інфрачервона техніка заснована на тому, що всі об'єкти природним образом випромінюють широкий спектр електромагнітних хвиль. Більшості студентів відомо, що тіло людини випромінює тепло в інфрачервоному діапазоні. Менш відомий той факт, що люди є винятково гарними джерелами, що випромінюють хвилі міліметрового діапазону, за потужністю еквівалентних випромінюванню 100-ватної лампочки розжарювання [22].

Коли людину візуалізують у цьому діапазоні, будь-який схований предмет виявляється як темне зображення на тлі світлого зображення людини. Ця різниця в яскравості зображень обумовлена різною інтенсивністю випромінювання. Спостереження можуть здійснюватися дистанційно з необхідною обережністю. Незважаючи на те, що пасивні прилади ІЧ-діапазону бачать крізь одяг, зображення на дисплеї не розкривають інтимні анатомічні деталі. Представники митниці і САБ вважають їх більш корисними, оскільки вони усувають необхідність обмацувати пасажирів і дозволяють здійснювати більш ретельну перевірку.

Одним з напрямків досліджень є створення комплексної системи, у якій використовують радар міліметрових хвиль MMR і довгохвильовий ПЧ-приймач окремо чи разом для вимірювання різниці температур між схованою зброєю і тілом людини. Очікується істотне збільшення імовірності виявлення захованої зброї після комплексування сигналів цих датчиків і їхньої спільної роботи на комп'ютерний візуалізатор. Як альтернативу пропонують гібрид між MMR і ультразвуковою системою візуалізації.

Ще однією системою спостереження вірогідніше стануть сейсмічні датчики, що дозволяють реєструвати удари серця на відстані. Ці системи, що використовують акустичні чи сейсмічні методи, виявляють людей крізь стіни будинків, контейнерів, автомашин. Слід їх очікувати в підрозділах САБ у найближчі 5...10 років. Звичайно, більш прості системи виявлення людей, схованих у машинах, уже готові до постачань на озброєння. Для роботи з ними досить прикріпити геофони зовні великої машини. У системах швидкодіючої перевірки автомашин на відсутність у них незаконних пасажирів використовуються алгоритми для виявлення особливої форми сейсмічної хвилі від ударів людського серця і виділення її на тлі й інших вібрацій.

До інших експериментальних систем, належить система, що працює за таким принципом: людину опромінюють електромагнітним імпульсом (імпульсом Хевісайда – стрибком напруги), а потім вимірюють затримку за часом зворотного випромінювання від наявних у цієї людини металевих предметів. За інтенсивністю і часовій затримці зворотного випромінювання можна визначити його характер і ідентифікувати цей предмет як зброю, чи як металевий об'єкт, що не представляє загрози. Ще варто проробити деякі дослідження, щоб визначити чи має ця система достатню розділову спроможність для використання службою безпеки під час фізичного розшуку захованої зброї. Очікується, що дороблена система матиме низьку імовірність помилкових тривог. Є також проблема в тому, щоб привчити авіапасажирів до думки, що на них буде спрямовані електромагнітне випромінювання і переконати їх, що воно нешкідливе [55].

Для впровадження розглянутих технологій виявлення захованої зброї

можна використовувати існуюче устаткування, що застосовується в розвідуванні мінеральних ресурсів, визначенні параметрів навколишнього середовища, військовій навігації і виявленні підводних човнів. Ці технології засновані на пасивному зондуванні магнітного поля Землі.

Незначні зміни магнітного поля, викликані феромагнітними об'єктами, наприклад, пістолетами і ножами, можна виявити надчутливими магнітометрами. Датчики в цій системі мають одночасно збирати дані, забезпечуючи тим самим від верху до низу магнітний профіль людини. Обґрунтування підозри буде продиктовано місцем і величиною зареєстрованої магнітної аномалії. Створюється електронний каталог магнітних демаскувальних ознак шляхом збирання магнітних профілів зброї різних типів у різних місцях, а також ряду звичайних предметів особистого користування. Ці демаскувальні ознаки пізніше використовуватимуться в схемах аналізу, що дозволять визначити наявність, місце розташування, а, у перспективі, тип захованої зброї. Однак, ця технологія дозволяє виявляти лише феромагнітні матеріали [56, с. 147].

Ще один метод полягає у використанні надзвичайно малих доз розсіяного рентгенівського випромінювання в сполученні з прогресивними засобами комп'ютерної обробки зображення для виявлення зброї, вибухових речовин, заборонених хімікатів, а також контрабанди, схованої під одягом людини. Людина, що підлягає огляду, стоїть перед системою близько 3 с. Підсилене комп'ютером зображення з'являється на моніторі, на якому видні обриси людини і будь-які заховані предмети. Для одержання декількох видів, наприклад, попереду, позаду і з боків, людина повинна повернутися.

За цим методом для виявлення захованих предметів потрібна лише частка від того рівня випромінювання, що раніш вважався необхідним. За 3 с сканування людина одержує 3 мкбер (бер – біологічний еквівалент рентгена) опромінення. Цей рівень порівнянний з 10...20 мкбер/г, що людина одержує від природної фонові радіації, 500 мкбер/г, одержуваними в польоті на літаку пасажирської авіалінії на висоті 10 км над рівнем моря, і 30...300 мбер, одержуваними під час медичного рентгенівського обстеження.

Терагерцева технологія являє приклад нової технології, але ще не ясно чи буде вона мати якийсь застосування у галузі безпеки. Вона використовує електромагнітне випромінювання з дуже високою частотою – порядку 1000 ГГц. Вона дозволяє одержувати дані і зображення через різні захисні матеріали, включаючи і метали.

Перед службами безпеки стоїть проблема по знешкодженню виявлених боєприпасів і бомб. Є можливість інтегрувати деякі засоби виявлення і спостереження в устаткування по знешкодженню боєприпасів, щоб допомогти оператору з безпечних відстаней ідентифікувати бомбу, визначити її положення і компоненти.

Однак, основний попит на ринку апаратів з дистанційного знешкодження боєприпасів лишатиметься за найпростішими моделями. З початку 2001 року в усьому світі відбулося понад 30 операцій із знешкодження терористичних вибухових пристроїв і приблизно стільки ж осіб отримали поранення в ході цих операцій. Близько 75 % втрат понесли ті команди із знешкодження, що не використовували найпростіші апарати з дистанційним керуванням, а мали лише самі основні інструменти.

У будь-якої техніки є основні проблеми. Наприклад, її дорожнеча. Для розвинених країн це не обов'язково є проблемою, але для країн, що розвиваються, це дійсна проблема. А відкіль найчастіше з'являються терористи?

Занадто часто технічні системи знецінюються, коли вони погано інтегровані в комплексний план дій. Цей план має передбачати підключення додаткових систем з описаними детальними протоколами дії, керованих добре підготовленим і регулярно атестованим персоналом. Уся техніка світу марна при відсутності належного керування і розуміння її сили і слабостей. Півроку згодом подій 11 вересня 2001 р. служби безпеки деяких американських аеропортів уже заспокоїлися і в інспекційних перевірках пунктів догляду пропустили до 70% (!) тест-зразків [21].

Таким чином, техніка дозволяє частково вирішити проблему. У міру того, як тероризм простирає свої щупальця, з'являється необхідність знаходити

прийнятні рішення. А це значить, що з'явиться реальний ринок для недорогої і не дуже складної техніки. Детектор, нехай не з видатними, але з прийнятними характеристиками, простий у використанні й обслуговуванні, завжди перевершить за своїми показниками чудово зроблені складні, але погано керовані системи.

Діяльність служб безпеки аеропортів спрямована на забезпечення авіаційної безпеки, регулярності та ефективності роботи аеропортів цивільної авіації заходами по захисту від актів незаконного втручання згідно з чинними правилами України, рекомендованою практикою та процедурами ІКАО.

Технічні підрозділи САБ невпинно поповнюються новітніми зразками обладнання і в першу чергу радіоелектронними пристроями неруйнівного контролю. Ці пристрої розроблені за результатами теоретичних досліджень останніх років. У САБ використовують прилади з датчиками майже всіх діапазонів електромагнітних хвиль та корпускулярного випромінювання, а також новітні газоаналітичні датчики тощо.

Застосування сучасних установок та систем виявлення вибухових пристроїв та зброї може істотно підвищити безпеку аеропортів, але навіть досконала система такого призначення має обмежені можливості та велику вартість, а впровадження таких систем у національному масштабі потребує трьох–п'яти років [55].

У 2018 році на Державному підприємстві обслуговування повітряного руху України (Украерорух) відбулась перша в Україні презентація інноваційного обладнання, призначеного запобігати несанкціонованим польотам безпілотних літальних апаратів у заборонених зонах, зокрема поблизу аеропортів. Презентована система AeroScore – це мобільна станція у вигляді компактної валізи, яка може ідентифікувати дрон виробництва DJI, його модель та серійний номер, виявити місце його запуску та перебування пілота, а також висоту, швидкість і вектор руху апарата. AeroScore від DJI презентували фахівці компанії DroneUA, чію ініціативу об'єднувати зацікавлені в безпеці повітряного руху сторони підтримав Украерорух – національний провайдер аеронавігаційного обслуговування. Очевидно, що в контексті усвідомленого

безпечного використання повітряного простору та розширення сфери застосування безпілотників запит на системи моніторингу польотів дронів буде зростати. «Оскільки дрони стають невід'ємною частиною сьогодення, важливо розвивати технології, які дають можливість не лише ідентифікувати дрон, а й примусово керувати ним, якщо він порушує правила використання повітряного простору. Наприклад, перебування у забороненій для польотів у зоні поблизу аеродрому – це потенційна загроза безпеці цивільної авіації. Такі системи моніторингу мають вдосконалюватись, і в майбутньому – інтегруватись у систему управління повітряним рухом. Це підвищить рівень безпеки в небі, що є найвищим пріоритетом для всіх користувачів повітряного простору та учасників авіаційного ринку».

Відповідно до чинного законодавства одним із пріоритетних напрямів державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації є здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів. Цей напрям реалізується, зокрема, шляхом здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, вимог. Так, у період з 24.05.2018 по 13.07.2018 Державна авіаційна служба України провела 28 позапланових перевірок повітряних суден українських авіакомпаній.

За результатами цих перевірок виявлено 13 критичних недоліків, 43 суттєві недоліки та 39 незначних недоліків, які доведені до експлуатантів у встановленому порядку. На цей час експлуатанти усунули критичні недоліки та надали плани-графіки усунення суттєвих та незначних недоліків. Такі процедури повністю відповідають європейським стандартам, зокрема програмі перевірок літаків на пероні SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). При необхідно зазначити, що такі перевірки проводилися раніше і будуть проводитися в подальшому відповідно до чинного законодавства. Результати проведених інспекцій не можуть бути розголошені і використовується Державною авіаційною службою України виключно для виконання своїх завдань, пов'язаних з поліпшенням безпеки польотів [13].

Окремої уваги заслуговує проблема відповідальності в міжнародному

повітряному праві, регламентація якої стосується відповідальності авіаперевізника перед пасажирами та вантажовласниками, а також відповідальності за шкоду, завдану третім особам.

Першим міжнародним документом, що встановив відповідальність авіаперевізника, є Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень 1929 р. Нею встановлено: перевізник несе відповідальність за шкоду, завдану пасажиру і вантажу в період повітряного перевезення (ст. 17,18); відповідальність перевізника настає при наявності його вини (ст. 20); визначено максимальну межу відповідальності перевізника (ст. 22); відповідальність перевізника в повному обсязі (ст. 25).

Додатковий Гаазький протокол 1965р. до Варшавської конвенції 1929 р. збільшив удвічі межі відповідальності перевізника.

Гвадалахарська конвенція 1961р. сприяла застосуванню основних принципів Варшавської конвенції 1929 р. на перевезення, що здійснюють орендовані повітряні судна.

Додатковий Гватемальський протокол 1971 р. до Варшавської конвенції 1929 р. запровадив принцип об'єктивної відповідальності перевізника та встановив межу відповідальності в 100 тис. дол. США.

У травні 1999 р. була прийнята Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень. Вона консолідувала документи Варшавської системи та встановила дворівневу систему відповідальності. Перший рівень встановлює об'єктивну відповідальність у розмірі до 100 тис. спеціальних прав взаємопозик (близько 135 тис. дол. США) незалежно від вини перевізника. Другий рівень базується на презумпції вини перевізника і не передбачає обмеження відповідальності [31, с. 89].

Щодо відповідальності за шкоду, завдану третім особам, то в міжнародному повітряному праві це регулюється Римською конвенцією про відшкодування шкоди, завданої іноземним повітряним судном третім особам на поверхні, 1952 р. і Монреальським протоколом 1978 р.

Римська конвенція 1952 р. встановила, що відповідальність за шкоду, завдану третім особам на поверхні, несе особа, що використовує судно в

момент завдання шкоди (експлуатант повітряного судна). Відповідальність настає незалежно від вини експлуатанта, який володіє лише обмеженими засобами правового захисту. Конвенція передбачає, що «будь-яка особа, якій завдана шкода на поверхні, якщо вона доведе, що ця шкода була завдана повітряним судном у польоті або іншою особою чи предметом, що випав з повітряного судна, має право на відшкодування» (ст. 1). Однак сфера дії Конвенції не охоплює всі можливі випадки завдання такої шкоди. Конвенцію не застосовують щодо шкоди: яка завдана повітряному судну, що знаходиться в польоті, а також щодо осіб і вантажу на борту такого повітряного судна; яка завдана на поверхні, якщо відповідальність за таку шкоду регулюється договором між особою, котрій завдана шкода, й експлуатантом; яка завдана військовим, митним або поліцейським повітряним судном. Монреальський протокол 1978р. збільшив межі відповідальності та заміняв золотий франк Пуанкаре на умовну одиницю «спеціальні права взаємопозики». Максимальна сума відповідальності у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням була обмежена 125 тис. спеціальних прав взаємопозики (близько 158 тис. дол. США) за кожну особу, що загинула або зазнала тілесних ушкоджень. Однак з часом ці межі були визнані недостатніми, а Протокол так і не отримав широкого визнання.

РОЗДІЛ 3

ВДОСКОНАЛЕННЯ СПІВРОБІТНИЦТВА У СФЕРІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВ

3.1. Зарубіжний досвід авіаційної безпеки держав

Україна визнала євроінтеграцію своєю стратегічною метою. Не викликає сумніву, що високий рівень авіаційної безпеки в усіх її складових є важливою передумовою позитивного іміджу України в європейському співтоваристві та, власне, її євроінтеграційних перспектив. Але зазначеному напрямку в Україні поки що приділяється недостатня увага. Відповідно, порівняно із розвиненими країнами Європи, сучасний стан авіаційної безпеки нашої країни поки що є незадовільним. Насамперед, це стосується безпеки дорожнього руху та екологічного сектору авіаційної безпеки.

Розвинені країни світу достатньо давно почали приділяти підвищену увагу питанням авіаційної безпеки, зважаючи, передусім, на те, що кількість автомобільного транспорту в них значно переважала його рівень у країнах колишнього СРСР. Крім того, для західних країн сьогодні пріоритетною є терористична загроза, яка тісно пов'язана із авіаційною безпекою [16].

Не викликає сумніву, що система та механізми забезпечення авіаційної безпеки розвинених зарубіжних країн (зокрема країн ЄС, США та Японії) значно переважають відповідну систему та механізми в Україні. Слід зауважити, що Україна офіційно обрала саме західну модель розвитку суспільства та економіки, тому досвід указаних країн є для нас особливо цінним. Відповідно, основним взірцем, моделлю та робочим матеріалом для створення ефективної системи та механізмів забезпечення авіаційної безпеки в Україні має стати досвід провідних зарубіжних країн. Разом із цим необхідно уникнути механічного копіювання західних технологій. Вони мають бути пристосовані до вітчизняних умов. Зокрема, необхідно враховувати хронічний

дефіцит бюджетних коштів в Україні, низький рівень правосвідомості її населення тощо. Крім того, потрібно взяти до уваги, що діяльність розвинених країн у сфері забезпечення транспортної безпеки не завжди була успішною. Необхідно вивчати не лише позитивний, а й негативний зарубіжний досвід, щоб уникнути помилок, які вже мали місце. З цієї точки зору позиція України може бути виграшною, якщо, звичайно, ми спроможемося урахувати чужі хиби. Тобто ми можемо уникнути чужих помилок і скоротити шлях досягнення високого рівня авіаційної безпеки. Для цього потрібні ґрунтовні наукові дослідження, тісно пов'язані із практичною діяльністю органів державної влади.

Всі повітряно-транспортні підприємства Західної Європи фінансувалися банками, субсидувалися, крім того, в більшості держав і безпосередньо державою [25].

Саме виникнення повітряно-транспортних підприємств вимагало особливого державного дозволу для їх діяльності – концесії. Ця концесія, яка оформлялася зазвичай у вигляді особливого концесійного договору, встановлювала розміри фінансової допомоги – субвенції (цільової субсидії) зі сторони держави, необхідної, як правило, через недостатню рентабельність експлуатації повітряного транспорту, а також накладала на концесіонера відповідні обов'язки. Забезпечуючи себе технічним та політичним контролем над повітряно-транспортним підприємством, держава визначала маршрутні лінії, встановлювала типи літаків та моторів для експлуатації, регулювала кількість рейсів, визначала характер устаткування, розміри тарифів та регулювала інші чинники, які забезпечували безпеку польотів. Держави закріплювали за собою іноді певну кількість акцій (зазвичай форма повітряно-транспортних компаній – акціонерне товариство з випуском іменних акцій), забезпечували за собою місця в правлінні повітряно-транспортних підприємств, вимагали, щоб певна кількість акцій належала місцевим жителям. Розмір щорічного субсидування по відношенню до акціонерного капіталу організацій повітряних сполучень був надзвичайно великий, перевищував навіть сам розмір

капіталу. З іншого боку, відсоток участі держави в акціонерному капіталі доходив до 60% (Німеччина в капіталі Люфт-Ганзи). Також залежність повітряно-транспортних підприємств від держави підкреслювалась і тим, що остання зберігала за собою право визначати сам термін концесійного договору

У США прийнято закон «Про авіаційну і транспортну безпеку», на реалізацію якого витрачено вже понад 4 млрд.дол. Управляє і контролює діяльність авіації один єдиний орган – Федеральне управління цивільною авіацією США. У його компетенцію входить державне управління діловою авіацією і видання правових актів, що стосуються регулювання підготовки для неї пілотів, технічного персоналу, їх кваліфікації та сертифікації. Федеральне управління цивільної авіації США також розробляє і здійснює державну політику в галузі ділової авіації. У його рамках існує Національний комітет по безпеці США, який відстежує і контролює всю ситуацію з безпекою перевезень, здійснюваних комерційними та іншими перевізниками [44].

Уряд Канади створив Державну корпорацію із забезпечення безпеки на повітряному транспорті і виділив на заходи із підвищення авіаційної безпеки 2,2 млрд дол. США. У багатьох країнах введено додатковий збір коштів із пасажирів та відправників вантажів для додаткового фінансування програм безпеки.

В Європі дещо інша ситуація, оскільки конкуренція з боку американських авіакомпаній змусила Євросоюз розпочати на початку 80-х років вироблення нової транспортної політики та стратегії щодо польотів і перевезень всіма видами транспорту. Поетапно і методично ЄС майже двадцять років створював «єдиний повітряний простір», відкрите небо для «авіаперевізників Співтовариства» на засадах конкуренції і свободи ринку авіаперевезень. Хоча вся правова конструкція «відкритого неба» орієнтована переважно на регулярний повітряний транспорт, в ній знайшлося місце для безперешкодної і ефективної діяльності ділової авіації та авіації загального призначення. Завдяки планомірним і продуманим рішенням Євросоюзу проведена глибинна уніфікація повітряного законодавства наслідком якого став розумний баланс

між режимом «відкритого неба» і можливістю забезпечувати інтереси суспільства і держави. Так, регулювання доступу до ринку в цілому засновано на повній свободі авіаперевізників Співтовариства в користуванні всіма комерційними правами на будь-яких повітряних лініях усередині ЄС.

Вивчення нормативних основ правового регулювання в країнах Європи та США дає підстави зазначити, що практично всі авіаційні правила, які діють в різних державах ґрунтуються на відповідних авіаційних правилах США FAR (Federal Aviation Regular Федеральні Авіаційні правила), або об'єднаної Європи JAR (Joint Aviation Requirements єдині авіаційні вимоги). Вимоги FAR і JAR значною мірою гармонізовані між собою, тому що авіаційні адміністрації США і об'єднаної Європи проводили і продовжують вести цілеспрямовані роботи з мінімізації відмінностей у своїх авіаційних правилах.

Правила польотів у повітряному просторі ФРН регулювалися Законом про федеральне управління по забезпеченню безпеки польотів, а також спеціальними правилами, встановлення яких входило в компетенцію Федерального міністерства транспорту. Закон про повітряне сполучення визначає перелік інших нормативних актів, видання яких покладається на Міністерство. Серед них були вимоги, які регулювали необхідність оснащення та експлуатацію повітряних суден та аеродромів, перевезення шкідливих вантажів та ін.

В Японії створене Бюро цивільної авіації, яке проводить для забезпечення безпеки польотів наступні заходи [61]:

1. Огляд повітряних суден та обладнання;
2. Перевірку систем експлуатації і технічного обслуговування авіаперевізників;
3. Надає підтвердження компетентності авіаційного персоналу, тобто пілотів та механіків, через проведення іспитів та інших перевірок;
4. Ініціює посилення перевірок іноземних повітряних суден, зареєстрованих в іноземних державах.

Крім того, як і всі передові авіаційні держави, Японія активно бере участь

у діяльності ІСАО з розробки міжнародних стандартів і забезпечує безпеку польотів шляхом прийняття міжнародних стандартів і рекомендованої практики ІСАО та вдосконалюючи на їх основі свої нормативно-правові акти та правила. Що стосується авіаційної промисловості, то тут Японія за останні роки зробила значні кроки вперед. Розпочали свою роботу кілька нових перевізників, а також об'єдналися два великих перевізники. Але перед тим, як дозволити розпочати роботу нових суб'єктів, Бюро цивільної авіації Японії розглядає, чи здатен експлуатант здійснити безпечно усі операції. Бюро підтверджує задовільні умови роботи шляхом проведення регулярних перевірок на місці. Норми безпеки і правила для нових операційних методів та процедур, таких як RVSM, розробляються та здійснюються шляхом уведення новітніх технологій та передового досвіду [25].

У розвинутих зарубіжних країнах транспорт в більшій мірі піддається управлінню, контролю та регулюванню з боку уряду, місцевих органів влади, а також підприємницьких об'єднань.

В Албанії розвиток і функціонування повітряного транспорту регламентується Законом № 10/040 від 12/22/2008 «Повітряний Кодекс Республіки Албанія» і ґрунтується на трьох базових рівнях: рівень стратегії представляє Міністерство громадських робіт і транспорту. Міністр транспорту є вищою ланкою системи регулювання повітряного транспорту. Рівень регулювання представляє Управління цивільної авіації; рівень авіа індустрії включає авіакомпанії, ремонтні компанії, управління повітряним рухом, аеропорти, і допоміжні структури. Робота на міністерському рівні включає контроль розвитку цієї сфери, визначення стратегічних цілей і забезпечення розробки політичних, правових і економічних заходів в області цивільної авіації відповідно до програм і цілей уряду. Міністерство регулює процес вдосконалення національного законодавства в області повітряного транспорту і його приведення у відповідність з міжнародними стандартами. Контролює виконання Повітряного кодексу Республіки Албанія і Багатосторонньої угоди про створення єдиного європейського авіаційного простору (ЕСАА), а також

інших відповідних законів. Повітряний Кодекс Республіки Албанія визначає основні принципи розвитку сучасної авіації і його перспективи. Цей закон об'єднує основні положення сучасних міжнародних інструментів в області міжнародного повітряного транспорту. Після створення Управління цивільної авіації, ця структура контролює здійснення рекомендацій міжнародних авіаційних організацій, а також виконання зобов'язань у рамках підписаних угод. Республіка Албанія підписала у вересні 2006 р. Багатосторонню угоду про Загальну Європейську Авіаційну Зону (ЕСАА), яку було ратифіковано Парламентом Албанії. Включення Республіки Албанія в Загальну Європейську Авіаційну Зону є запорукою виконання Албанією європейських норм (положення і директиви Європейської Комісії) в області повітряного транспорту.

У Болгарії функції управління цивільної авіації покладені на Генеральний директорат управління цивільної авіації відповідно до положення про цивільну авіацію і міжнародних конвенцій і угод, в яких бере участь Республіка Болгарія. Національні правові рамки, що регулюють цивільну авіацію, ґрунтовані на загальних принципах міжнародного права. Вони створені на основі міжнародного повітряного права і діють в системі принципів і норм, створюючи правовий режим для використання повітряного простору. Правова база регулює стосунки між державами, використовуючи повітряний простір та пов'язана з джерелами міжнародного повітряного права, регулює контакти між державами відносно польотів різних повітряних суден. Правова база визначається наступними принципами міжнародної цивільної авіації, які також поширюються і на національні правові рамки: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі; свобода польотів повітряних суден усіх держав в міжнародному повітряному просторі; забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації [44].

У Греції – грецьке управління цивільної авіації (ГУГА) функціонує у рамках міністерства транспорту і зв'язку. Його місією є організація, розвиток і контроль транспортної інфраструктури країни, а також подання пропозицій до

міністерства транспорту і зв'язку, що стосуються формулювання загальної політики індустрії повітряних перевезень. Разом з правовими рамками, ґрунтованими на ІКАО, Греція наслідує правила єдиного європейського повітряного простору (SES), а саме ЕС 594/2004 «Рамки для створення єдиного європейського повітряного простору»; ЕС 551/2004 «Організація і використання повітряного простору»; ЕС 552/2004 «Операційна сумісність європейської мережі управління повітряним рухом». Важливою директивою є документ 2006/23 (про ліцензування громадської авіадиспетчерської служби).

У Сербії функції уповноваженого органу з питань цивільної авіації виконує Директорат цивільної авіації Республіки Сербія, який з 1 січня 2007 р. є наступником директорату цивільної авіації держави Сербії і Чорногорії, створеної 1 січня 2004 р. Завданням Директорату цивільної авіації є вироблення і проведення політики, застосування нормативів і надання послуг для розвитку і підтримки на найбільш високому рівні безпеки і якості діяльності цивільної авіації і пов'язаних структур. На Директорат цивільної авіації також покладений обов'язок нагляду за тим, щоб підприємства цивільної авіації виконували відповідні закони, правила і нормативи. У зв'язку з цим, Директорат здійснює контроль і нагляд.

В Туреччині діяльність авіаційної галузі здійснюється відповідно до закону № 2920 «Про турецьку цивільну авіацію» і у рамках адміністративно-технічних правил і інструкцій з повітряних перевезень. Повітряні перевезення здійснюються відповідно до національного і міжнародного законодавства. Після вступу в силу закону № 5431 «Про організацію і завдання Генерального управління цивільної авіації» Генеральне управління цивільної авіації було реструктуроване так, щоб забезпечити безпеку повітряних перевезень на оптимальному рівні в повній відповідності з міжнародними правилами і стандартами. Згідно із законом № 5431, Генеральне управління цивільної авіації стало самостійною одиницею зі своїм бюджетом, приєднаним до Міністерства транспорту і зв'язку [16].

В Румунії державне регулювання цивільної авіації здійснюється

Румунським управлінням цивільної авіації (РУГА). Воно займається досягненням стратегічних завдань зміцнення надійності і безпеки і підвищення ефективності авіаційних операцій. Як спеціалізований регулюючий і контролюючий орган в цивільній авіації, РУГА виконує нагляд за виконанням приписів по безпеці польотів. Воно забезпечує і підтримує стандарти безпеки в румунській громадянській авіації, гармонізовані з міжнародними стандартами. Воно здійснює усю необхідну цивільну аеронавігаційну діяльність відповідно до національних і європейських правил; Метою створення цього механізму є забезпечення сторін можливістю для співпраці і координування між собою і Європейським Союзом, ІКАО, Євроконтролем, користувачами повітряного простору, а також іншими європейськими і міжнародними інститутами включаючи фінансові і промислові.

Тісний взаємозв'язок між Глобальним планом забезпечення безпеки польотів ІКАО та «дорожньою картою» безпеки польотів ІКАО у всьому світі є прикладом партнерських відносин, на яких ґрунтуються всі ініціативи в галузі безпеки польотів. Глобальна «дорожня карта» забезпечення безпеки польотів представляє собою фундамент Глобального плану забезпечення безпеки польотів та є його невід'ємною складовою частиною. З практичної точки зору ГПБП можна розглядати як розроблену ІКАО для держав, регіонів та галузей стратегію дій у галузях, що потребують уваги, які визначені в «дорожній карті». ГПБП також встановлює механізм координації, який забезпечує узгоджене оновлення «дорожньої карти» та Плану. Як у «дорожній карті», так і в Плані забезпечення безпеки польотів визначаються основні зацікавлені сторони для кожної галузі, яка потребує уваги, але при цьому необхідно підкреслити, що встановлений таким чином склад учасників не розглядається як виключний. «Дорожня карта» та План забезпечення безпеки польотів засновані на принципі партнерства, і в цьому зв'язку важливо, щоб усі зацікавлені сторони брали участь у розробці та здійсненні будь-яких заходів, спрямованих на підвищення безпеки польотів по відповідних галузях, які потребують уваги [61].

Актуальним на сьогодні також залишається питання спільного

авіаційного простору Європейського Союзу та ряду третіх країн, яке має на меті поширити європейські авіаційні правила, включаючи вимоги безпеки. Відкриття ринку і прогресивне узгодження нормативно-правового регулювання реалізуються в рамках послідовних фаз у поєднанні із запровадженням технічної допомоги для підтримки цих країн-партнерів у процесі прийняття ними необхідних заходів.

Законодавство в сфері авіації кожної держави залежить від її соціально-економічного та політичного устрою та національних інтересів. Це стосується й законодавчо-правового поля авіаційної галузі та в першу чергу забезпечення безпеки польотів. Світ став відкритим, авіаційне законодавство чи не першим прорвало ідеологічну завісу у стосунках між країнами різних політичних систем. В його основі не політика, а безпекова та економічна доцільність. Соціалістична самоізоляція ставала перешкодою на шляху до забезпечення безпеки польотів і ставала причиною відставання у створенні ефективної системи адміністративно-правового простору забезпечення розвитку авіації та забезпечення безпеки польотів. З її відходом постала проблема інтеграції України у світовий авіаційний нормативно-правовий простір. Авіаційна складова є індикатором основних політичних та економічних зв'язків та інтересів відповідної держави. Здійснення міжнародних польотів тягне за собою необхідність міжнародної регламентації таких польотів, ставить проблему відповідальності за спричинену шкоду у випадку авіаційних пригод. А спроби вирішити ці питання в рамках національного законодавства призводять до колізій [44]. Однак, незважаючи на вимогу відкритості та взаємної адаптованості, важливе значення для регулювання міжнародних повітряних сполучень має національне законодавство, оскільки саме в ньому визначався у відповідності з принципом суверенітету режим національного повітряного простору, порядок в'їзду, виїзду та транзиту через територію держави, режим державних меж тощо. Крім того, воно забезпечувало реалізацію міжнародних обов'язків держав, перш за все укладених ними багатосторонніх та двосторонніх договорів, регулювання комерційної

діяльності авіаційних підприємств.

Таким чином, основним взірцем, моделлю та робочим матеріалом для створення ефективної системи та дієвих механізмів забезпечення авіаційної безпеки в Україні має стати досвід провідних зарубіжних країн. Необхідно також враховувати й негативний досвід інших країн, і досвід країн колишнього СРСР, насамперед Російської Федерації та країн Балтії. Зарубіжний досвід має бути пристосований до конкретних соціально-економічних умов в Україні. У розвинених зарубіжних країнах проблемам авіаційної безпеки приділяється постійна пильна увага органів державної влади, розроблена та функціонує ефективна система превентивних заходів, що постійно удосконалюється. На забезпечення авіаційної безпеки витрачаються значні кошти.

3.2. Напрями вдосконалення державної політики у забезпеченні авіаційної безпеки

За останні роки Україна зробила значний крок вперед у питанні правового регулювання цивільної авіації. В першу чергу, цьому сприяло прийняття в 2011 році Повітряного кодексу України, який покликаний адаптувати авіаційну галузь України до Європейського Союзу, спростити роботу авіакомпаній, особливо – у сфері малої авіації.

Основним європейським інструментом планування та координації заходів є документ впровадження Єдиного європейського неба (ESSIP). Цей документ забезпечує комплексний погляд на наміри та стан виконання окремих уніфікованих для всієї європейської спільноти цілей та є механізмом для планування, моніторингу, звітування та періодичного оновлення, який має вже понад двадцятирічний досвід використання. Складовою частиною цього документу є документ впровадження Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP), який є переліком задекларованих зобов'язань національних цивільних та військових уповноважених авіаційних органів, провайдерів

аеронавігаційного обслуговування та експлуатантів аеропортів щодо впровадження Європейського плану організації повітряного руху (European ATM Master Plan), та, по суті, є стратегічним планом розвитку аеронавігаційної системи України. Структурно документ складається з 6 частин, що містять національну структуру організації повітряного руху, повітряний рух та пропускну здатність, рекомендації щодо оформлення звіту ESSIP, опис національних проектів, процедури національної координації та стан впровадження цільових завдань ESSIP в Україні. LSSIP охоплює наступні завдання:

- підвищення ефективності використання повітряного простору;
- підвищення рівня безпеки на злітно-посадковій смузі;
- впровадження механізму обміну даними, інструментами та процедурами для підтримки заходжень на посадку;
- впровадження підтримки TCAS II версії 7.1;
- впровадження електронної системи підтримки диспетчерів управління повітряним рухом;
- впровадження протоколу VoIP у системі обслуговування повітряного руху;
- впровадження розширеного управління потоками повітряного руху;
- створення електронної бази рельєфу та перешкод;
- забезпечення належної якості аеронавігаційних даних;
- впровадження типового протоколу передачі повідомлень;
- забезпечення взаємосумісності систем спостереження;
- впровадження P-RNAV;
- впровадження процедур APV;
- впровадження заходів з метою зменшення ризиків для користувачів повітряного простору.

Крім того, LSSIP включає цільові завдання для впровадження аеропортом Київ (Бориспіль).

Також слід зазначити, що цільові завдання LSSIP визначено одним з

пріоритетів розвитку авіаційного транспорту відповідно до Транспортної стратегії України на період до 2020 року, схваленої розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р.

У планах Державіаслужбі України на 2019 рік:

1. Розробити конкретні заходи щодо підвищення культури безпеки серед суб'єктів авіаційної діяльності.

2. Не допускати випадків приховування суб'єктами фактів подій, що впливають чи можуть впливати на безпеку польотів.

3. Звернути увагу на велику розбіжність у співвідношенні кількості інцидентів на 1 СІ в Україні (тих, що надходять до НБРЦА) та країнах ЄС.
17.2.2.

4. Вжити заходи щодо удосконалення системи нагляду за експлуатантами ПС та аеропортів.

5. Переглянути процедури здійснення нагляду за безпекою польотів, з метою підвищення ефективності виявлення та усунення відхилень в роботі льотного складу та організації виконання польотів.

6. Розробити Державну програму безпеки польотів.

7. Вжити заходи щодо впровадження в Україні Державної програми безпеки польотів.

8. Розробити план заходів щодо реалізації Глобального плану безпеки польотів ІКАО на 2019-2020 роки.

Законодавчий рівень правового регулювання безпеки польотів на авіаційному транспорті нам здається недосконалим, а відтак, доцільним вбачається розробка і прийняття законодавчого акта, який визначав би головні засади забезпечення названої безпеки, суб'єктів та їх адміністративно-правовий статус, процедури та механізми контролю за безпекою польотів тощо. Розгляд системи державного регулювання авіаційної безпеки України дав змогу з'ясувати, що ця галузь досить врегульована нормативно-правовими документами, однак потребує постійного перегляду і доопрацювання, і саме головне прийняття головного законодавчого документу, який включав би всі

питання авіаційної безпеки України.

Таким чином, необхідність прийняття закону про безпеку на транспорті (або на авіаційному транспорті) диктується рядом обставин.

По-перше, експлуатація транспорту породжує відносини у сфері громадської безпеки, зачіпаючи її численні аспекти (технічну, екологічну, пожежну і т.п.). Порушення правил безпеки на авіаційному транспорті можуть спричинити важкі наслідки для життя, здоров'я людей, матеріальні збитки та ін.

По-друге, діяльність щодо забезпечення безпеки на транспорті, у тому числі і на авіаційному транспорті, має особливості, які обумовлені напрямками діяльності транспорту, задачами і цілями його експлуатації.

По-третє, діяльність у сфері забезпечення безпеки на авіаційному транспорті здійснюють різні органи, правовий статус яких часто визначається відомчими правовими актами. Тому законодавчо необхідно визначити межі їх компетенції, щоб уникнути дублювання функцій.

Удосконалення системи державного регулювання являє собою своєрідний коливальний процес, в ході якого то посилюються «доцентрові тенденції зростання ролі державного регулювання та посилення контролю з боку держави над транспортним ринком, або навпаки, переважає лібералізація ринку, делегування повноважень на рівень регіонів в авіаційній транспортній системі безпека польотів залежить від якості роботи всіх її складових та забезпечується:

- льотною придатністю повітряних суден;
- високою кваліфікацією та відмінною підготовкою екіпажу;
- високою якістю всіх видів та етапів підготовки до забезпечення польоту;
- високою якістю і чіткістю роботи системи управління наземним і повітряним рухом повітряних суден;
- якісною підготовкою аеродромів для зльоту і посадки повітряних суден.

Також усі елементи авіаційної транспортної системи мають відповідати

певним вимогам, правилам, нормам і стандартам у сфері безпеки польотів, за дотриманням яких необхідно здійснювати державний контроль.

Питання забезпечення безпеки польотів не втрачатимуть актуальності, допоки перебувають в експлуатації літальні апарати найрізноманітнішого призначення, зокрема і повітряні судна цивільної авіації. Відбувається постійне доопрацювання конструкції повітряних суден, методів і способів їх експлуатації, підготовки екіпажів, проблем льотної придатності, живучості повітряних суден, безпеки повітряного руху, що незмінно залишається в центрі уваги представників експлуатуючих підприємств і наукових установ.

Означені процеси найгостріше окреслюють проблему нестачі нових способів управління процесами забезпечення безпеки польотів, визначення загроз та відповідних джерел небезпеки авіаперевезень, а відтак ставатимуть усе актуальнішими. За таких умов нагальною є потреба в розробленні нового переліку критеріїв (показників) безпеки польоту на авіаційному транспорті та його законодавчого закріплення.

Загострення ситуації пов'язане з відсутністю налагодженої системи забезпечення безпеки польотів, із низькою результативністю виконання покладених на неї завдань і функцій, зі зниженням рівня наукового і технічного супроводу зазначеної діяльності. Цьому сприяє складність і невивченість характеру й особливостей соціальних взаємозв'язків, що формуються між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі створення й збереження стійкого техногенно безпечного стану на об'єктах забезпечення безпеки авіації.

Важливою частиною безпеки польотів є економічна складова. В результаті проведеного аналізу економічного становища авіакомпаній України було з'ясовано, що, хоча за останні роки авіаційний транспорт покращив показники своєї діяльності, стан авіаційного транспорту, як і становище авіакомпаній, не задовольняє вимог сучасності, а подекуди навіть є на межі критичного.

На думку І.О.Козлюк, процес формування ефективних протидій загрозам

економічної безпеки необхідно проводити на основі комплексного підходу щодо забезпечення економічної безпеки авіакомпанії. Це може бути представлено як концепція комплексної безпеки та механізм забезпечення економічної безпеки авіакомпанії. В залежності від вибраної мети та стратегії економічного управління можна визначити основні напрямки забезпечення економічної безпеки авіакомпанії, до яких належать:

- розробка заходів підвищення економічної ефективності;
- забезпечення фінансової стійкості та незалежності;
- створення сучасного парку повітряних суден;
- належне забезпечення паливно-мастильними матеріалами та контроль за витратами;
- розробка системи підбору, найму та навчання персоналу;
- забезпечення вимог міжнародних стандартів екологічних норм та контроль за їх дотриманням;
- забезпечення високого рівня юридичного захисту за всіма напрямками діяльності;
- розробка способів захисту конфіденційної інформації.

На думку Ю.В.Макаренка, поступовий перехід України до європейського рівня життя призведе до збільшення об'ємів авіаційних перевезень у державі, а отже й впливів на довкілля. Вплив польотів на довкілля може бути двох видів: хімічним і фізичним. До факторів хімічного впливу належить емісія шкідливих речовин авіаційним двигунам та їх дія на озоновий пласт атмосфери. Фактори фізичного впливу – це авіаційний шум та звуковий удар. Аналіз останніх робіт з проблем охорони навколишнього середовища при авіатранспортних процесах, проведений у різних країнах (у рамках ІКАО), останніх вітчизняних досліджень дав можливість виявити основні особливості такого впливу.

Авіація використовує сьогодні два види палива: авіаційний бензин і авіаційних гас. На долю літаків з поршневіми (бензиновими) двигунами припадає сьогодні менше ніж 2% палива, яке використовується світовою цивільною авіацією в цілому, а для України цей показник ще менший. Таким

чином, при аналізі забруднення атмосфери, на думку Макаренка, можна розглядати тільки викиди продуктів горіння авіаційного гасу.

До складу цивільної авіації входять літальні транспортні засоби, які можна класифікувати наступним чином: вертольоти, літаки авіації загального призначення, літаки місцевих ліній, магістральні літаки. Магістральні літаки використовують більше ніж 80% палива від загальної кількості використаного в світі, а для України ж цей показник значно більший. Досвід показує, що кількісні показники емісії шкідливих речовин пропорційні кількості використаного палива. Таким чином, основні розрахунки впливу емісії на довкілля можна провести, використовуючи показники емісії саме для цього класу повітряних машин.

Завдяки своїм дослідженням, Ю.В.Макаренко дійшов висновку, що організаційні та експлуатаційні заходи економічно ефективні тільки в аеропортах зі значною інтенсивністю польотів. У інших аеропортах вони також можуть бути ефективними, але при меншому ступені їх впровадження (менших витратах). При обчисленні ефективності модернізації деяких частин двигуна (двигуна і планера), не враховано, що витрати на ці заходи будуть відшкодовуватися протягом десятків років, тоді як організаційні та експлуатаційні заходи дають ефект (соціальний та економічний) відразу ж після їх втілення. Таким чином, на думку дослідника, якщо навіть буде створено економічний механізм повної компенсації збитків від впливу авіації на довкілля, це не буде стимулювати авіакомпанії купувати більш сучасні і, як правило, більш дорогі літаки.

Схожу думку висловлює і М.Раскалей. Вона вважає, що більша частина українських авіаперевізників є чартерними авіакомпаніями, що використовують застарілу й таку, що відпрацювала свій ресурс, техніку ще радянського виробництва. Частина з них взагалі не має власного парку повітряних суден, а використовує лише орендовану авіатехніку. Та, попри важке економічне становище, українські авіакомпанії здійснюють прямі регулярні рейси майже в усі регіони світу, крім Австралії, Океанії та Південної Америки (через великі

фінансові втрати та недостатній пасажиропотік). Повноцінно інтегруватись у світову економічну спільноту Україна може, лише розвиваючи свій транспорт. А тому розв'язання проблем авіаційної галузі значною мірою сприятиме розвитку економіки держави загалом.

Також авторка наголошує, що перехід авіатранспортної галузі України на ринкові умови функціонування супроводжується цілою низкою проблем, серед яких:

- недосконалість нормативно-правової бази організації внутрішніх і міжнародних перевезень;
- пріоритетний розвиток міжнародних перевезень за катастрофічного падіння перевезень внутрішніх;
- брак узгодженого регулювання спільної експлуатації міжнародних повітряних ліній із закордонними авіакомпаніями, які мають значний досвід роботи в умовах конкуренції.

Г.В.Задорожня вважає, що сьогодні авіаційна галузь України переживає складні часи, пов'язані з економічною та політичною кризою, скороченням багатьох унікальних виробництв та втратою значної частини науково-технічного потенціалу. Сповільнення темпів розвитку авіаційної техніки призводить до гальмування соціально-економічного та культурного розвитку цілих регіонів, збільшує часові рамки вирішення кризових ситуацій, позбавляє світову та вітчизняну науку нагально необхідних теоретичних та емпіричних результатів і напрацювань.

Важливою передумовою ефективного розвитку національної авіаційної галузі є не лише технічна інноваційна модернізація сучасних повітряних суден, а й виважена і послідовна політика України в контексті розвитку політичних, торгово-економічних, правових та інших відносин з державами світу. Україна як один зі світових лідерів авіабудування має відстоювати і дотримуватися протекціоністської політики у цій сфері. І така політика має будуватися з урахуванням як вітчизняної, так і світової європейської правової традиції.

На думку М.В.Кравченка, в останні роки застосування законодавства про

конкуренцію стосовно повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора досить багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладене на національне законодавство про конкуренцію, в тому числі на повітряному просторі, постійно збільшується. Як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації важливим є регулювання питання союзів та об'єднань, неспідсудності згідно антимонопольного законодавства, зловживання переважним положенням на ринку, демпінгу щодо обсягу перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги, кредитів та інші.

Незважаючи на той факт, що український ринок авіаційних перевезень має великий потенціал завдяки своїм розмірам та наявності постійно зростаючого попиту з боку пасажирів, все ж таки можна зазначити, що він залишається монополізованим та закритим. Наслідком цього є досить висока ціна на послуги національних авіакомпаній.

У той же час слід сказати про те, що існують досить вагомі чинники політичного, економічного та технічного характеру, завдяки яким поки що зарано говорити про перехід українського авіаційного ринку регулярних пасажирських перевезень у режим «відкрите небо». Основною причиною затримки в зміні підходів до ринкового регулювання авіаційного ринку країни можна назвати те, що національні авіаційні компанії так і не змогли до теперішнього часу підготуватись до роботи в нових умовах. Найбільші українські авіакомпанії мають у середньому по двадцять машин, тоді як великі європейські гравці – по 300-400, авіакомпанії США – до 760 літаків. При цьому літаки вітчизняних перевізників, як правило, доволі зношені. Також вітчизняні компанії страждають від надлишку персоналу та малоефективних стратегій ціноутворення.

Вижити в умовах «відкритого неба» національні компанії зможуть лише тоді, коли повною мірою реорганізують сферу послуг та впровадять інновації в їх просуванні. Але, на жаль, вітчизняні перевізники великої активності в цьому

напрямку не проявляють. Складається враження, що за час, який залишився до повної перемоги потужніших конкурентів, провідні українські авіакомпанії докладають максимальних зусиль не для укріплення своєї конкурентоздатності, а на спробах заробити якомога більше грошей за рахунок високих цін на свої послуги.

Ще одним позитивним моментом на шляху зміцнення конкурентоздатності національних авіаперевізників можна назвати тенденції останнього часу щодо розширення географії польотів лідерами ринку та зміни концепції розподілу національного ринку міжнародних перевезень. Всупереч раніше встановленому «комфортному» розподілу ринку міжнародних авіаційних перевезень України, маршрути українських авіаційних перевізників все більше починають перетинатися. Незважаючи на те, що кожна з конкуруючих компаній має власну стратегію розвитку, спільною рисою для всіх стратегій цих перевізників є орієнтація на транзитний потенціал країни, а також на ретельний контроль над витратами.

М. Раскалей у статті «Інформаційна глобалізація в галузі повітряного права» наголошує, що можна спостерігати тенденції до об'єднання авіакомпаній для підвищення їх конкурентоспроможності на ринку лібералізації. Причому спостерігається не об'єднання компаній-конкурентів, а фінансове об'єднання декількох компаній, які доповнюють одна одну, але продовжують діяти під своїми торговими марками, розширюючи свої можливості, зменшуючи витрати та збільшуючи прибутки.

Вітчизняні перевізники без узгодження вітчизняного законодавства з міжнародним перебуватимуть у складній системі правових відносин, що тягне за собою правову невизначеність. Ряд претензійних позовів по відношенню до компаній, неузгодженість політики регулювання (взаємодії) між суб'єктами ринку авіаперевезень в кінцевому випадку призводить як до фінансових втрат самих суб'єктів, так і до погіршення їх іміджу. Тобто глобалізація в цьому питанні може мати позитивні результати тільки в тому випадку, коли йдеться про спрощення системи регулювання відносин повітряного сполучення та

узгодженості правових основ їх діяльності.

Для досягнення цієї мети доцільно було б створити таку інформаційну систему, яка включала б у себе всі нормативні документи, в тому числі конвенції, міждержавні угоди та інші нормативні акти, як зовнішні, так і внутрішні, які стосуються повітряного права. Необхідно сюди додати також судову практику та коментарі щодо застосування таких нормативних актів. Це могло б значно полегшити діяльність суб'єктів авіаперевезень, покращити практику вирішення спорів у судовому порядку і взагалі вдосконалити взаємні відносини в цій галузі. Наявність такої інформації має цінність ще й тому, що, виходячи з подій, які відбуваються в світі останнім часом, вона може більш чітко зорієнтувати вітчизняних авіаперевізників, зайнятих у міжнародних авіаперевезеннях, в особливостях правового режиму «відкритого неба». А це знання, які мають великий практичний сенс при роботі на ринку перевезень у різних країнах. Крім того, така робота може значно розширити уявлення про діяльність, що проводиться ІКАО в інтересах встановлення загальних техніко-юридичних правил у галузі міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту.

Мінінфраструктури України очікує, що угода про «Відкрите небо» з ЄС - вільне авіасполучення між Україною та Європейським Союзом, яка буде підписана вже у 2019 році і дозволить у п'ятеро збільшити кількість авіапасажирів. Інтерес до українського напрямку зростає вже зараз. Європейська комісія пояснила, що найреалістичнішим сценарієм є підписання цієї угоди після виходу Великобританії з ЄС, який заплановано на квітень 2019 року. Це пов'язано із давньою суперечкою між Великобританією та Іспанією стосовно Гібралтару, в якому є аеропорт. Підписання цієї угоди лібералізувало би доступ до нього, а Іспанія це вважає неприйнятним.

Для авіакомпаній Європи, як і раніше, визначними є завдання захисту європейського ринку авіаперевезень від компаній-конкурентів сильніших держав, особливо американських. Саме тому й виникають різноманітні напрями роботи з інформаційної безпеки України в міжнародному повітряному праві.

«Вони насамперед ґрунтуються на загальноєвропейській політиці держав ЄС та країн, що до них приєдналися, або мають намір приєднатися, що в даному випадку стосується саме України, – вважає М. Раскалей.

Наявність цілісної системи правого регулювання авіатранспортного бізнесу є однією з умов, необхідних при створенні сприятливого середовища для міжнародного співробітництва у сфері цивільної авіації, надання відносинам, що виникають під час авіатранспортної діяльності, упорядкованого і стабільного характеру. Проаналізувавши численні міжнародні документи та порівнявши їх з чинним законодавством України, дійшли висновку, що «адаптувати авіаційне законодавство України до європейських стандартів можна з допомогою виключно складного механізму, зміст котрого коротко слід визначити як:

- системний підхід, який об'єднує ринкові механізми, процеси міжнародного та державного правового регулювання;
- правове врегулювання діяльності цивільної авіації, з використанням як традиційних підходів, так і особливостей «режиму лібералізації»

Безпека польотів нерозривно пов'язана із безпекою інформаційних систем. На думку В.С.Цимбалюка, інформатизація авіаційної галузі має відношення не тільки до галузевої інформаційної діяльності, а й опосередковано торкається потреби та інтересів пасажирів і працівників авіаційної галузі, у тому числі: їх права і свободи як людей, громадян, гарантію цих прав і свобод; визначає обов'язки громадян, їх правосуб'єктність, правовий режим власності на інформацію; порядок застосування мов; реалізацію засад регулювання праці співробітників авіаційної галузі тощо.

Аналіз проблеми та практика її функціонування дозволяють з'ясувати, що правове забезпечення як складова інформатизації авіаційної галузі не має належної юридичної бази, в тому числі й у чинному Повітряному кодексі України та інших законодавчих актах, що регулюють правовідносини в авіації. Це може в подальшому негативно впливати на підтримання інформаційної безпеки, зокрема на охорону та захист від правопорушень стосовно

комп'ютерних інформаційних систем, які розробляються, застосовуються, удосконалюються в інформаційній сфері діяльності авіації.

Відсутність легального (на рівні законодавства) вирішення цієї проблеми розглядається не тільки як загроза інформаційній безпеці в авіації, а й екстраполюється на загрозу інформаційній безпеці людини, суспільства, держави, міжнародного співтовариства. Наукові дослідження свідчать, що в сучасних умовах формування глобального інформаційного суспільства комп'ютерні інформаційні системи в авіації можуть розглядатися терористами, різними злочинними організаціями (у тому числі міжнародними), а також конкурентами у авіаційній галузі як предмет протиправного зазіхання: терористичних актів; для ведення спеціальних інформаційних операцій у ході інформаційної боротьби та інформаційних війн; недобросовісної конкуренції тощо. Не виключаються «загрози порушення функціонування комп'ютерних інформаційних систем в авіації з хуліганських та інших мотивів окремими особами, зокрема стосовно інформаційних ресурсів, які реалізуються із застосуванням Інтернету».

Варто також узяти до уваги думку О.А.Гусар з приводу інформатизації безпеки польотів. Вона вважає, що в інформаційно-правовому аспекті слід зазначити, що повітряний простір цивільної авіації значною мірою зумовлений технічними можливостями застосування радіообміну, що забезпечує комунікаційний простір польоту літаків. У сучасних умовах радіообмін на міжнародних повітряних трасах вимагає високого рівня комунікативних умінь і навичок, які мають формуватися в комплексі з іншими професійними вміннями, особливо пілотів літаків та диспетчерів польотів. Отже, формування професійних умінь ведення радіообміну є складною проблемою, ступінь вирішення якої взагалі визначає безпеку польотів, особливо на міжнародних повітряних трасах.

Як ще один із аспектів проблеми організації підготовки фахівців для цивільної авіації можна зазначити таке. Згідно з експертними оцінками, комунікативна підготовка фахівців для авіаційної галузі здійснюється

недостатньо ефективно. Це зумовлене організаційно-правовими обмеженнями вивчення мов професійного спілкування у навчальних закладах, у тому числі у вищих навчальних закладах. У силу перенавантаження навчання загальнообов'язковими професійно орієнтованими навчальними програмами, студенти та слухачі не мають змоги поглиблено вивчати професійну термінологію мовою міжнародного спілкування. Організаційно-правовий вихід з такої ситуації було знайдено на рівні державного управління вищою освітою: через створення у технічних вищих навчальних закладах різнопланової підготовки фахівців для певної галузі економіки.

Аналіз останніх досліджень у галузі інформаційної підтримки безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації свідчить, що до цього часу головна увага у комунікаційній складовій польотів приділяється фонетиці мови міжнародного спілкування та лексичному мінімуму для основних суб'єктів авіаперевезень. При цьому спостерігається обмеження творчого розвитку особистості та її пошукової активності. Зазначена проблема екстраполюється на всю правову базу безпеки польотів цивільної авіації в аспекті вдосконалення комунікативних знань, умінь та навичок, що лежать в основі специфіки рольових ділових правовідносин у повітряному просторі. Це знаходить відображення не тільки в формуванні правової бази фахівців використання повітряного простору для транспортних цілей, а й у підготовці юристів для галузі авіації, зокрема й їх участі у розслідуванні надзвичайних ситуацій у повітряному просторі.

Навички з ведення радіообміну між пілотами та диспетчерами польотів засвоюються в процесі традиційного мінімального навчання англійської мови. В той же час формування уміння можливе шляхом організації творчої складової професійної діяльності. Як зазначають науковці, інформаційна складова навчальної діяльності майбутніх диспетчерів має бути моделлю реальної, тобто її слід спрямувати на побудову концептуальної моделі образу польоту й образу діяльності екіпажу.

Різноманітно це можливе нині лише із застосуванням сучасних

комп'ютерно-інформаційних технологій, адже в основі професійної діяльності диспетчера польотів лежить інформаційна потреба. Таким чином, виникає необхідність ставити майбутнього фахівця в такі умови, за яких для вирішення поставленого перед ним завдання він має усвідомити можливість відчуття інформаційного дефіциту при прийнятті правомірного рішення. Останній є основою для виникнення інформаційної потреби, на задоволення якої спрямовується як навчальна діяльність, так і професійна.

В умовах обмеженого часу на вивчення англійської мови як навчальної дисципліни у навчальному закладі науковці пропонують науково-дослідну роботу як один з основних компенсаторних засобів формування професійних умінь з ведення радіообміну англійською мовою, зокрема майбутніх диспетчерів управління повітряним рухом на міжнародних трасах. Ця робота повинна здійснюватися в умовах інтеграції діяльності кафедр фахової спрямованості й іноземних мов. В основі цієї діяльності лежить детальний аналіз реальної авіаційної події англійською мовою. Одним із провідних завдань навчання за такого підходу є «формування складного професійного уміння, що базується на розвинутих творчих, евристичних здібностях і розширених знаннях, навичках і вміннях з англійської мови, що лежать в основі безпеки польотів на міжнародних повітряних трасах».

Схожої думки також дотримується Є.В.Кміта. Автор вважає, що науково-технічний прогрес в авіації та збільшення обсягу міжнародних повітряних перевезень значно змінили вимоги до підготовки диспетчерського складу та призвели до різкого збільшення мовної взаємодії авіадиспетчерів із застосуванням мови фразеології, розробленої на базі не тільки російської мови, але й англійської, французької тощо. Необхідно відзначити, що однією зі складових професійних якостей авіадиспетчера є сукупність знань, навичок та умінь з ведення радіообміну англійською мовою (його іншомовна компетенція). Іншомовна комунікативна компетенція авіадиспетчерів звичайно розуміється як здатність і готовність здійснювати іншомовне спілкування в процесі радіообміну в конкретних умовах професійної взаємодії. Як свідчить практика,

у позаштатних ситуаціях, будучи під впливом тих або інших стресових чинників (раптовістю, стислості часу, загрозам для власного життя) диспетчер-оператор не в змозі реалізувати всі свої знання, навички й уміння, отримані в процесі підготовки, через що значно знижується рівень безпеки польотів та зростає кількість авіаційних подій із вини людського чинника.

Складність використання для прийому та передавання інформації в системі «людина-машина» мови, що не є для авіадиспетчера рідною (наявність низької іншомовної компетенції) і якою він володіє недостатньо, значною мірою зумовлена не тільки структурно-мовними нормами для тих чи інших конкретних умов. Істотний вплив на безпеку польотів робить національно-культурна специфіка мовного спілкування, «бар'єр», створований мовними стереотипами, звичками: скорочення можуть бути сприйняті з опорою або на звуковий код, або на графіку рідної мови (особливо при неповноті інформації, що надходить, в умовах дефіциту часу, тощо); виникає міжмовна інтерференція, подолання якої збільшує час декодування повідомлення тощо.

Є.В. Кміта вважає життєво важливим, щоб диспетчери, говорячи як рідною, так і не рідною мовою, більш точно виконували існуючі положення ІКАО, особливо володіли її стандартною фразеологією, яка ретельно й скрупульозно розроблялася в останні 50 років. Адже навіть нормативна мова, особливо іноземна, у діловому професійному спілкуванні – засіб недосконалий, що допускає інваріантне, часто невірне тлумачення. Саме із цієї причини зв'язок «повітря-земля» вимагає найвищої уважності та дисципліни. З розумінням основних лінгвістичних принципів (а отже й підвищенням іншомовної компетенції) у користувачів радіозв'язку може виникнути спонукання особливо точно дотримуватися стандартної фразеології, а коли це неможливо, з особливою увагою та обережністю ставитися до дикції, інтонації, лексики, фразеології й змісту повідомлень, що матиме місце не тільки в державних, але й у приватних авіакомпаніях. «Таким чином, вживання речень розмовного стилю буде мінімізованим, а вжиті заходи встановлення обов'язкових рівнів володіння мовою будуть доповнюватися підвищенням

уважності при веденні зв'язку. У цілому це не збільшить часу зайнятості робочої частоти, а навпаки зменшить його».

Актуалізується проблема на тому, що необхідно розробити програму навчання для персоналу адміністрацій та операторів у сфері авіації з метою вдосконалення їх технічних вмінь та комунікативних навичок, зокрема знання специфіки англійської мови для відповідних галузей. Необхідно розробити програму підвищення кваліфікації в галузі безпеки польотів, авіаційної безпеки та систем і заходів управління навколишнім середовищем. Також потрібно задіяти сприяння шляхом проведення експертиз із відповідними рекомендаціям з метою розроблення необхідних регулятивних рамок, створення технічних та інституціональних умов, регіональних систем управління та моніторингу у відповідності до вимог міжнародних конвенцій і резолюцій, рекомендацій та стандартів Європейського агентства з авіаційної безпеки та Міжнародної організації цивільної авіації. Слід також систематично організовувати регіональні та міжнародні навчання для авіаційного персоналу, які будуть сприяти взаємодії, взаємним удосконаленням, будуть демонструвати та втілювати застосування кращих практик, навичок та можливостей. На думку міжнародних експертів, це дозволить визначити й реалізувати програми з інформування, обміну інформацією, візуальному представленню для всіх компонентів проекту з безпеки польотів, авіаційної безпеки та охорони навколишнього середовища.

Таким чином, на сьогоднішній день, на наш погляд, існує цілий ряд проблемних питань, які потребують нагального вирішення задля подальшого розвитку забезпечення безпеки польотів в Україні з урахуванням міжнародного досвіду. В першу чергу це політична нестабільність деяких країн-бенефіціарів, у тому числі й насамперед України. Питання адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки загалом вирішуються компетентними державними органами не першочергово та гальмують їх розвиток. Здійснюється недостатнє співробітництво між країнами-бенефіціарами на міжрегіональному рівні.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

На основі проведеного дослідження можна зробити наступні висновки.

1. З'ясовано, що авіаційна безпека розглядається у вигляді стану захищеності авіації від незаконного втручання в її діяльність. Мету авіаційної безпеки можна досягти на основі ідентифікації чинників довкілля, а також розробки засобів і методів захисту від різного роду небезпек, притаманних авіаційної діяльності, в тому числі і від терористичних актів.

2. Визначено, що забезпечення авіаційної безпеки – комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, які призначені для захисту ЦА від актів незаконного втручання та інших протиправних посягань у відношенні ЦА та її служб, авіаційного персоналу і пасажирів, інших осіб, матеріальних цінностей всіх форм власності. Забезпечення безпеки польотів - система заходів, що здійснюється органами державної влади, авіаційними організаціями і персоналом, іншими фізичними і юридичними особами, яка направлена на запобігання авіаційним подіям.

3. Досліджене законодавство та практика його застосування дає змогу говорити, що незважаючи на значну законодавчу активність в галузі правового регулювання питань забезпечення авіаційної безпеки, правовий механізм, покликаний забезпечувати відповідний рівень безпеки польотів, не тільки має суттєві недоліки, але й не регулює значну кількість відносин щодо визначеної категорії. Закон, крім того, служив би орієнтиром у нормотворчій діяльності органів різних відомств, які здійснюють діяльність щодо забезпечення безпеки на авіаційному транспорті, і враховував би специфіку останнього.

4. Обґрунтовано, що 2017 рік став самим безпечним роком за всю історію міжнародної авіації. Під час виконання комерційних польотів на літаках з масою більше ніж 5700 кг, в середньому відбувалося 1,93 авіаційних подій на 1 мільйон польотів. За останні 10 років кількість авіаційних подій, що виникають у світі скоротилася більше ніж у двічі, а кількість загиблих зменшилась більше ніж у десять разів, що не може не викликати задоволення у

людей, які користуються послугами авіаційного транспорту. У 2017 році основним фактором, що призводив до виникнення авіаційних подій та інцидентів став людський фактор – 21%. Другим найбільш поширеним фактором став фактор середовища 15%. Загальний коефіцієнт аварійності по подіях високого рівня на незначну кількість покращився (зменшився) у порівнянні з 2016 роком, та складає 2,77 події на 100 000 льотних годин.

5. Встановлено, що координує діяльність між державами по забезпеченню безпеки польотів Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), яка є найбільш відомою та впливовою організацією, яка займається питаннями цивільної авіації та безпеки польотів. Всі ініціативи в організації в галузі безпеки польотів ґрунтуються на засадах партнерських відносин. В основі діяльності – Глобальний план безпеки польотів та розроблена на його основі Дорожня карта безпеки польотів. Згідно з планом складається пріоритизований список дій, на основі якого розробляються заходи, пропонується методика їх ефективного впровадження та визначаються відповідальні за їх виконання з числа тих, яким гостро потрібні ті чи інші заходи для підвищення безпеки польотів.

6. Визначено, важливість координаційного органу у сфері забезпечення безпеки польотів - Європейську організацію з гарантування безпеки аеронавігації (Євроконтроль), яка займається визначенням загальної політики стосовно структури повітряного простору, засобів аеронавігації, уніфікації правил польотів і діяльності наземних аеронавігаційних служб. У 2004 році Україна стала членом даної організації, що сприяє підвищенню рівня безпеки польотів за рахунок впровадження міжнародних правил та процедур, модернізації аеронавігаційної системи, розвитку професійних якостей та навчання персоналу, а також зміцненню авторитету України як авіаційної європейської держави. На жаль, Україна забезпечила собі членство не в усіх таких організаціях, що, на нашу думку, негативно впливає на ефективний розвиток авіації, а також правового забезпечення безпеки польотів нашої країни.

7. Дослідивши зарубіжний досвід слід зазначити, що у розвинених зарубіжних країнах проблемам авіаційної безпеки приділяється постійна пильна увага органів державної влади, розроблена та функціонує ефективна система превентивних заходів, що постійно удосконалюється. На забезпечення авіаційної безпеки витрачаються значні кошти. Зарубіжний досвід має бути пристосований до конкретних соціально-економічних умов в Україні. Основним взірцем, моделлю та робочим матеріалом для створення ефективної системи та дієвих механізмів забезпечення авіаційної безпеки в Україні має стати досвід провідних зарубіжних країн. Необхідно також враховувати й негативний досвід інших країн, і досвід країн колишнього СРСР, насамперед Російської Федерації та країн Балтії.

8. Встановлено, що державна політика в сфері авіації та в сфері забезпечення польотів потребує значного посилення уваги з метою їх удосконалення. На сьогодні, крім Міністерства інфраструктури, в Україні є лише один орган – Державна авіаційна служба, яка безпосередньо наділена владними повноваженнями регулювати сферу безпеки польотів. Також, поряд із недосконалим Повітряним кодексом України, є ряд нормативно-правових актів та підзаконних актів, що містять правові норми, які регулюють дану галузь. Таким чином, вважаємо, що для подальшого вдосконалення законодавства в сфері безпеки польотів, а також для реформування адміністративних інституцій слід запозичити досвід європейських та інших економічно розвинених і стабільних світових держав, насамперед західних.

Впровадження нових стандартів та правил забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації дозволить значно підвищити рівень безпеки повітряних перевезень шляхом впровадження проактивного підходу до державного регулювання діяльності цивільної авіації шляхом постійного виявлення та усунення ризиків при здійсненні авіаперевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Авіаційна безпека [Текст]: навч. посібник / М.М. Орловський, А.О. Сердюков, С. Ш. Шаабдієв. – Х.: Нац. аерокосм. ун-т ім. Н.С. Жуковського «Харьк. авіац. ін-т», 2016. – 208 с.
2. Адміністративно-правове забезпечення діяльності транспорту України: навч. посіб. / за заг. ред. О. І. Остапенка. – Л.: ЛьвДУВС, 2011. – 600 с.
3. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з та цивільними повітряними суднами України, суднами іноземної реєстрації, що сталися у 2017 році // http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_2017.pdf
4. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з та цивільними повітряними суднами України, суднами іноземної реєстрації, що сталися у 2016 році // http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_2016.pdf
5. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Издание 8. – Монреаль : ИКАО. – 2006. – 41 с.
6. Безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды в области авиации в странах TRACESA. Региональная программа действий 2006–2007. Приложение II: Техническое задание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www/traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/60js/60js1_ru](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/60js/60js1_ru)
7. Безопасность полетов мировой гражданской авиации. Итоги 2010 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://aviasafety.ru/indicator/ibp2010itigi/>
8. Биковцев І. С. Місце людського фактора в системі загроз авіаційним перевезенням. Проблеми транспорту: зб. наук. праць / І. С. Биковцев, А. Г. Матвієнко. – К. : НТУ, 2009. – С. 42.
9. Бичков А. С. Поняття «безпека польотів» / А. С. Бичков // Підприємництво. Господарство. Право. – 2008. – № 2. – С. 85.

10. Боярська З. І. Екологічні аспекти безпеки цивільної авіації в Україні / З. І. Боярська // Юридичний вісник. Повітряне, космічне, екологічне та транспортне право. – 2012. – № 3 (24). – С. 10–15.

11. Бугайко Д. О. Регіональне регулювання безпеки аеропортів на рівні ЄС / Д. О. Бугайко // Аеро-2016. Повітряне і космічне право: [матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів. Т. II, Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.]. -Тернопіль: Вектор, 2016. –С. 141-143.

12. Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. // Діюче міжнародне право / Ю. М. Колосов, Е. С. Кривчикова. – М.: Видавництво Асоціація міжнародного права – С. 283.

13. Галузева програма з безпеки польотів на 2014-2016 роки: Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.01.2014 № 18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mtu.gov.ua/en/mtzu_decrees/print/39642.html

14. Глобальный план обеспечения безопасности полетов. Рабочий документ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.icao.int/Meetings/a38/Documents/GAPS_ru

15. ЕС создал проект, который будет способствовать развитию авиации в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ipress.ua/ru/news/es_sozdal_proekt_kotoriy_budet_sposobstvovat_razvytyyu_avyatsyy_v_ukrayne_tombynskyy_175277.html.

16. Зуєва В.О., Череватюк В.Б. ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ: ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ / В.О. Зуєва, В.Б. Череватюк // http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2013/statji_n227_2013/Zyeva_Chervatyk_10.pdf

17. Калюжний Р. А. Форми та методи адміністративно-правового забезпечення безпеки авіаційних перевезень / Р. А. Калюжний // Наше право. – 2012. – № 1. – Ч. 1. – С. 36–42

18. Козачок, І. Я. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті [Текст] : автореферат... канд. юридичних

наук, спец.: 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право / Козачок І. Я. – К. : Нац. авіац. ун-т, 2015. – 20 с.

19. Козачок І. Я. Проблема адміністративно-правового регулювання безпеки польотів у сучасних умовах / І. Я. Козачок // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія «Юридичні науки». – 2012. – № 2–1. – (Ч. 2). – Т. 26 (65). – С. 49–55.

20. Козачок І. Я. Проблемні питання визначення адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки польотів / І.Я. Козачок // Електронне наукове видання «Юридичний науковий електронний журнал» – Режим доступу: <http://www.lsej.org.ua/index.php/nomeri-zhurnalu?id=43>

21. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_038

22. Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_244

23. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленними проти безпеки цивільної авіації, 23 вересня 1971 р. // Діюче міжнародне право / Ю.М. Колосов, Е.С. Кривчикова. – М.: Видавництво Асоціація міжнародного права – С. 283.

24. Косарев О.Й. Безпека авіаційних перевезень та технічне переоснащення авіапідприємств / О. Й. Косарев, О. М. Рибак // Стратегічна панорама. – 2008. – № 2. – С. 109.

25. Кузьменко Л.Г. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід Кузьменко Л. Г. // <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/2419/2152>

26. Ліпкан В. А. Адміністративно-правові основи забезпечення національної безпеки України : автореф. дис.. ... докт. юр. наук. : 12.00.07 / В. А. Ліпкан. – К., 2008. – 34 с.

27. Луцький М. Г. Онтологія безпеки авіації: монографія / М. Г. Луцький, М. О. Сидоров. – К. : НАУ, 2011. – 408 с.

28. Макеєва О. М., Майстро Д. М. Теоретико-правові аспекти безпеки цивільної авіації / О.М. Макеєва, Д.М. Майстро [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/12362/1>

29. Мезіна О. Є. Страхування авіаційних ризиків цивільної авіації в умовах фінансово-валютної кризи / О. Є. Мезіна // Фінанси, облік і аудит. – 2009. – № 14. – С. 130–134.

30. Нашинець-Наумова А.Ю. Питання забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації / А.Ю. Нашинець-Наумова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки. – 2013. – № 2 (96). – С. 96–99.

31. Новікова М. М. Структура та компетенція міжнародних організацій із регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації / М. М. Новікова // Альманах міжнародного права. – 2014. – Вип. 6. – С. 80–89.

32. Оцінка загроз та ризиків авіаційній безпеці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyi/aviatsijna-bezpeka/otsinka-zagroz-ta-ryzykiv-aviatsijnij-bezpetsi/>

33. Офіційна сторінка Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>

34. Офіційна сторінка Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/>

35. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2017 рік. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>

36. Пекинские договоренности // Журнал ИКАО. – Т. 66. – № 1. – 2011.

37. Перелік нормативно-правових документів з авіаційної безпеки станом на 21.02.2017 року [Електронний ресурс] // Державна авіаційна служба України. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Aviatsijna-bezpeka/30042.html>.

38. Повітряний кодекс України: Закон від 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2011.– № 48 –49.– ст.536. //

39. Повітряне право України: навч. посіб. / за заг. ред. д-ра юр. наук В. В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.

40. Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 №895 // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05>

41. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від від 21.03.17 р. № 1965-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>

42. Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден Розпорядження КаМІНУ від 14 квітня 2004 р. N 234-р

43. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право: зб. наук.-практ. публ. / В. І. Рижий. – К. : Юстініан, 2011. – 480 с.

44. Сапронов О. Використання зарубіжного досвіду державного регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки України / О. Сапронов // file:///C:/Users/Serg/Downloads/znpnadu_2009_2_13.pdf

45. Сборник нормативных документов, регламентирующих деятельность в сфере авиационной безопасности. – М.: ООО «ИнфАвиа», 2003. – 421 с.

46. Собакарь А.О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії і практики: монографія / А. О. Собакарь. – Донецьк: ДЮІ МВС України, ПП «ВД»Кальміус», 2011. – 492 с.

47. Собакарь О.А. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз А.О. Собакарь // file:///C:/Users/Serg/Downloads/FP_index.htm_2011_1_150.pdf.

48. Тимчасових правилах контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, Постановою Кабінету Міністрів України від 02.08.1995 р. № 592.

49. Тихомиров О. О. Інформаційна безпека як складова безпеки авіації: сучасне правове відображення / О. О. Тихомиров // Аеро-2012. Повітряне і

космічне право: зб. матер. Всеукр. конф. молодих учених і студ., 22 листопада 2012 р., Національний авіаційний університет, м. Київ. – С. 283–286.

50. Транспортне право України: навч. посіб. / [Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич]; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

51. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнівецька [та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна. – К. : Вид. дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.

52. Угода про цивільну авіацію та про використання повітряного простору від 25.12.1991 http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_405.

53. Указ Президента України від 26.05.2015 № 287/2015 р. “Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року “Про Стратегію національної безпеки України” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/287/2015>

54. Украерорух зацікавлений у розвитку інноваційних технологій ідентифікації дронів задля безпеки повітряного руху // <https://mtu.gov.ua/news/29750.html>

55. Украерорух – учасник проекту Євроконтролю із вдосконалення європейської системи професійного відбору авіадиспетчерів // <https://mtu.gov.ua/news/29598.html>

56. Устименко В. В. Основні аспекти контролю та нагляду за безпекою на авіаційному транспорті України / В. В. Устименко, Д. П. Лотюк // Юридичний науковий електронний журнал. – 2014. – № 5. – С. 146–149.

57. Філіпов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А. В. Філіпов ; Нац. ун-т держ. податк. служби України. – Ірпінь, 2010. – 17 с.

58. Філіпов А. В. Безпека цивільної авіації як комплексне поняття / А. В. Філіпов // Наукові праці Національного авіаційного університету. Повітряне і космічне право: Юридичний вісник. – К. : Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2007. – № 3. – С. 21–25.

59. Харченко В. П. Безпека та ефективність галузі цивільної авіації в умовах глобалізації світового ринку авіаційних перевезень / В. П. Харченко, Д. О. Бугайко // Стратегія розвитку України. Економіка. Соціологія. Право. – 2013. – № 1. – С. 229–232.

60. Халимова Г. Р. Роль регламентів ІКАО в забезпеченні принципу безпеки міжнародної цивільної авіації / Г. Р. Халимова // Вісник ТІСІ. – 2007. – № 3. – С. 95-100.

61. Aviation Safety Policy in Europe. European Commission, Mobility and Transport [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety_en.