

В.Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКШ «Авіабізнес»; Вид-во «Наукова книга», 2006. – 464 с.

4. Поняття, джерела та принципи міжнародного повітряного права [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://pidruchniki.com/1435012046741/pravo/mizhнародне\\_povitryane\\_pravo](https://pidruchniki.com/1435012046741/pravo/mizhнародне_povitryane_pravo)

УДК 347.824(043.2)

**Усата Ю.Г.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ПРОБЛЕМИ УДОСКОНАЛЕННЯ**

На початку ХХ століття відбувся стрімкий розвиток авіатехніки, внаслідок чого кожна високорозвинута країна прагнула використовувати авіатранспорт як засіб великого радіусу дії. Але водночас виникли й деякі проблеми у застосуванні даного виду транспорту. Перш за все, це відмінність спеціального обладнання, мов екіпажів та відсутність єдиних стандартів обслуговування руху. З метою врегулювання зазначених питань, у квітні 1944 року було створено Чиказьку конвенцію, до якої доєдналося 52 країни. За своєю суттю, цей документ є своєрідною Біблією у галузі міжнародного повітряного права, оскільки він встановив загальні правила діяльності інтернаціональних повідомлень, а також надав можливість розробити загальноприйняті авіаційні регламенти. Україна приєдналася до Конвенції 10 серпня 1992 року.

Важливо також зазначити, що у ч. 1 ст. 3 Конституції України прямо декларується, що людина, її життя і здоров'я визнаються найвищою соціальною цінністю [1]. В свою чергу, це означає, що Україна гарантує умови безпеки для населення, дотримання міжнародних вимог і зобов'язань. Проте повернімося до загального поняття «безпека», яке закріплено у Чиказькій конвенції. У першій групі термін вживається у вузькому значенні. «Ці положення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 4б); з метою безпеки від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не

було небезпеки для цивільних повітряних суден (ст. 8)» [2]. Під другою групою розуміють положення, в яких наголошено на впливі цивільної авіації на інші сфери людської діяльності, у тому числі й на загальну безпеку.

Окрім поняття «безпека цивільної авіації» та поділу його на конкретні підгрупи, вчені, виходячи з детального аналізу чинного законодавства, вважають за потрібне виокремити термін «безпека авіації». Так, зокрема, у пункті 1 частини 2 розділу II Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, термін «авіаційна безпека» трактується як «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, яким забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів» [3]. Дане визначення є ідентичним і в інших підзаконних актах. У той час, як термін «безпека авіації» є більш обширним та загальним. Він характеризує стан галузі цивільної авіації, його основні функції у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки (див. ч. 1 ст. 10 Повітряного кодексу України). Я переконана, що дані поняття мають існувати як окремі складові, їх ототожнювання є хибним, адже безпека є станом контролю небезпеки, а не комплексом ресурсів, спрямованих на її усунення. Україна проводить активну інтеграцію в ринок міжнародних перевезень пасажирів, що вимагає забезпечення безпеки експлуатації транспортних засобів, охорони навколишнього середовища (див. ч. 1 ст. 16 Закону України «Про транспорт») [2].

А.В. Філіппов переконаний, що важливим чинником, що безпосередньо впливає на безпеку цивільної авіації, є правове регулювання. Тож, на його думку, доцільним є кодифікація до Повітряного кодексу України всіх норм інших законів, що стосуються авіаційної сфери [6, с. 21]. Я вважаю, що думка вченого є раціональною, оскільки за даними Державіаслужби, у 2016 р. з повітряними суднами української реєстрації мала місце 141 подія з безпеки польотів. А саме: 71 подія, що не вплинула на безпеку польотів (50%), 62 інциденти (44%), 4 серйозні інциденти (3%) та 4 аварії (3%). Дана статистика є значно гіршою, ніж за попередні роки. Отже, виходячи із вище наведеного, можна стверджувати, що органи державної влади повинні вжити ефективні засоби задля належного забезпечення безпеки цивільних польотів.

#### *Література*

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. №254к/96 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254>

2. Міжнародне публічне право: підруч. / В.М. Репецький та ін.; за ред. В.М. Репецького; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка, ф-т міжнар. відносин. – 2-е вид., стер. – К.: Знання, 2012 – 437 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka\\_tsivilnoyi\\_aviatsiyi\\_vidpovidalnist\\_mizhnarodnomu\\_povitryanomu\\_pravi](https://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivilnoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryanomu_pravi)

3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2017. – № 16. – Ст. 199 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>

4. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

5. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94>

6. Філіппов А.В. Безпека цивільної авіації як комплексне поняття / А.В. Філіппов // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право: Наук. праці Нац. авіац. ун-ту. – К.: НАУ, 2007 – № 3 (4). – С. 21-26.

УДК 34:342.738 (043.2)

**Ущапівська А.Р., Нестеренко А.С.**, студентки,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Миронець О.М., старший викладач

## **ТАЄМНИЦЯ ПРИВАТНОГО ЖИТТЯ**

Загальносвітова тенденція інформатизації суспільних процесів та забезпечення безперешкодного доступу до інформації ставить перед кожною державою зокрема, так і перед світовим співтовариством нові вимоги щодо захисту таємниці приватного життя. У законодавствах сучасних демократичних держав право на недоторканість приватного життя є обов'язковим елементом правового статусу людини і громадянина. Не є виключенням і Україна. З метою вдосконалення вітчизняної законодавчої бази у сфері забезпечення таємниці приватного життя виникає необхідність дослідження всієї сукупності правових норм, які регулюють відносини у зазначеній сфері на вітчизняному рівні [1].

Ми вважаємо, що право на приватне життя означає надану людині та гарантовану державою можливість контролювати