

Союзу тощо, звернено увагу на екологічні складові в діяльності авіаційної галузі.

Пропозиції та рекомендації, що були заслухані доповідачами та учасниками секції, можуть бути використані для подальшої наукової розробки проблем повітряного та космічного права України, а також удосконалення чинного законодавства, яке регулює діяльність авіації.

УДК 656.7.08:65.011.2.(043.2)

Бугайко Д. О., к.е.н., доцент,
провідний науковий співробітник, інструктор інституту ІКАО,
Національний авіаційний університет, м. Київ

РЕГІОНАЛЬНЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ АЕРОПОРТІВ НА РІВНІ ЄС

Європейське агентство з безпеки авіації (EASA), держави-члени, Європейська комісія, Повноважний орган з нагляду за продуктивністю аеронавігації ЄС і Євроконтроль спільно розробили Європейську програму безпеки авіації (EASP).

Європейська програма безпеки авіації (EASP) сприяє державам-членам у виконанні своїх юридичних зобов'язань і сприяє подальшому підвищенню рівня безпеки. Був зроблений висновок про те, що ряд систем, прийнятих в Європейському Союзі, потребують подальшого вдосконалення в частині вимог і принципів управління безпекою авіації. Внаслідок розподілу ролей між ЄС і державами-членами (який встановлено в основних правилах EASA) виникає нагальна потреба для держав-членів працювати спільно з EASA з метою якнайповнішої реалізації державних програм з безпеки авіації (SSP). При цьому визнано, що розробка програми з безпеки авіації в ЄС (тобто EASP) є найбільш ефективним засобом виконання цих обов'язків і підтримки членів ЄС, а також асоційованих держав при розробці та реалізації їх власних програм з безпеки авіації.

Запропонований підхід до європейської безпеки авіації ґрунтується на трьох елементах:

— Політичні цілі державної влади (Стратегія). Стратегічні елементи прописані Європейською комісією спільно з Радою Європи та Європейським парламентом.

— Інтегрований набір правил і заходів, спрямованих на підвищення безпеки (удосконалення програми). Європейська програма безпеки авіації (EASP) відповідає глобальній програмі безпеки авіації, яка розроблена ІКАО. Друга версія EASP опублікована в грудні 2015 р. Основні зміни

наведені в доповіді Європейської комісії.

— «Європейський план безпеки авіації (EPAS)». Для досягнення високого рівня безпеки необхідно проводити оцінку безпеки і складати відповідний план дій. Цей План по забезпеченню безпеки, який має назву «Європейський план безпеки авіації (EPAS)» оновлюється щороку.

Трьома ключовими категоріями питань, що розглядаються в Європейському плані з безпеки авіації (EPAS) на 2016-2020 роки є:

— системні питання: системні проблеми, які впливають на авіацію в цілому і відіграють певну роль в разі аварій і інцидентів. Оскільки вони лежать в основі питань експлуатації, поліпшення можуть мати неявний вплив на особливості експлуатації. Приклад системного питання: потенційні загрози можуть виникнути, якщо завдання і обов'язки не належним чином розподілені серед персоналу аеропорту.

— Питання експлуатації: питання, тісно пов'язані з подіями, задокументованими в процесі експлуатації і виявленими за допомогою аналізу даних. Приклади питань по експлуатації: велика кількість авіаційних подій та серйозних інцидентів при пересуванні повітряного судна ПС по злітно-посадковій смузі.

— Нові виклики: проблеми, які очікуються або передбачаються в майбутньому. Приклад нової проблеми: нові загрози кібербезпеки аеропорту.

Ці дії включають в себе:

- розробку нового або внесення змін до чинного законодавства;
- посилену діяльність по здійсненню нагляду за безпекою авіації;
- просування питань безпеки авіації;
- початок досліджень або вивчень в даній області

Наведемо найбільш важливі напрямки авіаційної діяльності та проблемні види авіаційних операцій на території та в зоні аеропорту, які регулюються в Європейському плані з безпеки авіації (EPAS) на 2016-2020 роки.

Управління безпекою. Систематичне і проактивне управління безпекою дозволяє повноважним органам і організаціям усунувати потенційні загрози щодо виникнення авіаційних подій, як зазначено у Додатку 19 до Чиказької Конвенції.

Відстеження ПС, аварійно-рятувальні роботи та розслідування авіаційних подій. Необхідне подальше вдосконалення систем збору польотних даних з метою підтримки досліджень з безпеки.

Безпека операцій на злітно-посадковій смузі ЗПС. Виїзду за межі ЗПС часто передуює невідповідний прийнятим нормам контакт з ВПП. Він являє собою найбільш критичну зону ризику для авіаційних подій з не летальним результатом в державах-членах EASA. Несанкціоновані виїзди на ЗПС є 6-й найбільш частою причиною всіх авіаційних подій та

серйозних інцидентів. Найбільш поширеними порушеннями при зіткненні з ЗПС є втрата управління на землі; швидка або повільна посадка; посадка в умовах сильного бічного вітру; перерваний зліт на високій швидкості; інциденти через поломку шасі ПС.

Безпека наземних операцій. Безпека наземних операцій включає в себе як зіткнення на землі, так і наземне обслуговування. Випадки, пов'язані з наземним обслуговуванням є четвертою найбільш частою причиною авіаційних подій з летальним результатом. Вони також завдають значної шкоди повітряним судам і обладнанню. Найбільш поширеними порушеннями при наземних операціях є недозволений виїзд/вихід на доріжки для руління повітряних суден чи ЗПС; уникнення маневрування при рулінні, зіткнення повітряних суден і зіткнення з повітряними судам.

Нові виробы, системи, технології та види діяльності. У наступні роки нормативні оновлення будуть необхідні для контролю за впровадженням нової техніки, систем, технологій, видів діяльності і попередження, пов'язаних з ними тенденцій, а також з метою зниження ризиків безпеки авіації.

Література

1. Chicago Convention, Annex 19 «Safety Management» ICAO, 2013.
2. Safety Management Manual (SMM): ICAO, Doc 9859 AN/460, Canada, Montreal: ICAO, 2013. – 325 p.

УДК 347.85

Небеська М. С., к.ю.н.,
Одеський державний університет внутрішніх справ, м. Одеса

ІСТОРІЯ СТАНОВЛЕННЯ КОСМІЧНОГО ПРАВА

Космос – складне геофізичне поняття; є частиною галактичної території, родовим поняттям для планетарної території, вбираючи в себе такі компоненти як саме космічний простір і властиві йому особливості, які можна умовно розглядати за аналогією з тим, що спостерігається на Землі, як «процесів», а також різні види природних небесних тіл, як заселених, так і не мають умов для існування цивілізацій.

У зв'язку з початком освоєння космосу з Землі він являє собою також і юридичний феномен, для якого основними є як поняття загального надбання людства у вигляді космічного простору і небесних тіл, так і поняття квазідержавне (або юрисдикційної) території, представлені штучними небесними тілами – супутниками, орбітальними станціями, передбачуваними станціями (базами) на природних небесних тілах, що знаходяться під юрисдикцією держав.