

органами для визначення перспектив стабілізації і прискорення її відновлення.

Література

1. COVID-19 Updated Impact Assessment Brian Pearce Chief Economist 1 24th March 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/third-impact-assessment/?fbclid=Iw>

2. Протокол з питань безпеки та здоров'я в авіації, пов'язаний з COVID-19 (Керівництво щодо управління пасажирями повітряного транспорту у зв'язку з пандемією COVID-19). URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2020/06/Protokol.pdf>

3. Электронный бюлетень. Только для сведения EB 2020/36 17 июня 2020 года. Создание санитарного коридора для защиты членов летного экипажа во время пандемии COVID-19. URL: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/eb036r.pdf>

4. Європейське / Північноатлантичного бюро ІКАО (Робочий документ по шляху відновлення галузі після пандемії COVID-19. URL: <https://m.favt.ru/public/materials//3/d/4/1/7/3d41735db17942eeba5bbbbb6cd696.pdf>

УДК 656.7:614.02(043.2)

Мельничук І.С., магістр,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Шапенко Л.О., к.ю.н., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Усім добре відомо, що повітряні судна вважають найбезпечнішим видом транспорту, але все ж виникають випадки, коли під час здійснення авіаперевезень необхідною є медична допомога. Безперечно, повітряне судно повинно бути оснащено засобами для надання медичної допомоги, проте існують ситуації, коли необхідна евакуація пасажирів. В такому випадку діє санітарна авіація, завданням якої є надання екстреної медичної допомоги в умовах поганої транспортної доступності або великої віддаленості від медичних установ, а також, щоб швидко транспортувати хворих та постраждалих, коли цього вимагає тяжкість їх стану. Окрім цього, такі ж вимоги щодо надання медичної допомоги ставляться до аеровокзалів цивільної авіації, які повинні розміщувати на своїй території, оснащені відповідно до вимог, медичні пункти.

Свій початок санітарна авіація бере ще з часів Першої світової війни. Тоді проектували окремі санітарні літаки, які були оснащені

відповідно до вимог. Ще більшого поширення такі повітряні судна набули під час Другої світової війни і користувались попитом в багатьох воюючих країнах світу. Сьогодні ж досить розповсюдженими є гелікоптери, які, завдяки своїм особливостям конструкції, спроможні здійснювати зліт та посадку в місцях, де літаком зробити це неможливо. Збільшилася також вантажопідйомність літаків, при цьому салон отримав герметичність, що дозволило брати більше хворих на борт і перевозити їх з меншими незручностями. Тобто, розвиток та вдосконалення санітарної авіації спрямоване на доступність, швидкість і якість надання медичної допомоги [2].

Що стосується аеровокзалів цивільної авіації, то Положення про медичний пункт аеровокзалу цивільної авіації України, затверджене наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15.12.2005 р., встановлює вимоги щодо місця розташування забезпечення та організації роботи медичного підрозділу аеровокзалу. Медичний пункт аеровокзалу належить до структурних підрозділів аеровокзалу додаткового обслуговування пасажирів, надає невідкладну медичну допомогу авіапасажирам і працівникам цивільної авіації, здійснює медичне забезпечення безпеки польотів, пошукових і аварійно-рятувальних робіт, а також проводить профілактичні заходи в аеропорту [1].

Основною ж функцією такого медпункту є надання першої медичної допомоги пасажирам повітряних суден, працівникам аеропорту, особам, які перебувають на території всього комплексу аеровокзалу. Перед кожним авіарейсом члени екіпажу в медичному підрозділі проходять огляд на встановлення факту вживання алкогольних напоїв чи інших речовин відповідно до чинного законодавства. Диспетчери управління повітряним рухом перед початком своєї зміни також підлягають обов'язковому медичному контролю згідно з правилами медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації. Адже, безпека пасажирів й екіпажу повітряних суден окрім технічних причин залежить також і від працівників аеровокзалу, які в комплексі працюють над здійсненням перевезень [3].

Окрім лікувальної роботи та медичного контролю, медпункти аеровокзальних комплексів несуть відповідальність за проведення профілактичних засобів щодо попередження завезення і розповсюдження карантинних та інфекційних захворювань. Звичайно, такі випадки трапляються нечасто, але вимагають негайної уваги, аби вберегти людей від зараження хворобами.

Незважаючи на всю безпеку повітряних перевезень, трапляються випадки, коли зарадити катастрофі неможливо і вижити в такій аварії це неабияке везіння, тому й тут свою роль мають медичні підрозділи, які займаються аварійними і пошуково-рятувальними роботами.

Отже, зважаючи на кількість повітряних пасажирських перевезень, перш за все, головним залишається безпека людей, як пасажирів, так і екіпажу. Повітряним суднам також приділяють багато уваги, аби вони були справними, обладнаними, готовими долати сотні, тисячі кілометрів в небі, але інколи протистояти технічним неполадкам в небі неможливо. Медична допомога – це необхідна складова життя людей, будь-яке підприємство повинне включати в себе цю складову, аби вберегти здоров'я і життя людей. Особлива відповідальність покладається на медпункти аеровокзалів, які здійснюють медичний контроль за самими працівниками, надають першу допомогу пасажиром та в аварійних випадках проводять відповідні дії на місцях катастрофи. Тому дана сфера була, є і буде актуальною і вимагає все більшого її вдосконалення.

Література

1. Положення про медичний пункт аеровокзалу цивільної авіації України від 15 груд. 2005 р. / Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0084-06#Text> (дата звернення: 14.10.2020).

2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 14.10.2020).

3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (дата звернення: 14.10.2020).

УДК 629.73 (477)(043.2)

Момотюк В.О., магістр,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Шапенко Л.О., к.ю.н., старший викладач

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ДРОНІВ НА БЛАГО ЛЮДСТВА В УКРАЇНІ

На сьогодні технології безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА) значно розширюють можливості авіаційної системи, а також