

30.10.2023).

3. Гуменюк Б.І., Задорожній О.В. Інтерпол. Українська дипломатична енциклопедія: у 2-х т. / Редкол.: Л.В. Губерський (голова) та ін. Київ: Знання України, 2004. Т. 1. 760 с.

4. Деякі питання Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/> (дата звернення 30.10.2023).

5. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/pro-sluzhbu/> (дата звернення 30.10.2023).

УДК 341.226(043.2)

**Антонюк В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Правовий зміст принципу забезпечення міжнародної авіації у вітчизняній доктрині міжнародного права розуміється як обов'язок держав вживати всіх заходів, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином», із цією метою держави повинні «сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації» [1, с. 401].

Безпека польотів, як окрема категорія, на нормативному рівні визначається однозначно: безпека польотів – комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів [2]. Під безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації слід розуміти такий стан, за якого ризик заподіяння шкоди людині або завдання збитків майну зменшений до прийнятного рівня та підтримується на цьому чи більш низькому рівні через безперервне виявлення джерел небезпеки і контролю факторів ризику.

У межах реалізації державної політики щодо забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації держава встановлює для всіх суб'єктів авіаційної діяльності вимоги щодо введення прийнятних для держави систем управління безпекою

польотів з метою: визначення ризиків для безпеки польотів; забезпечення виконання коригуючих дій, необхідних для підтримання прийнятного рівня безпеки польотів; проведення постійного моніторингу та регулярної оцінки рівня безпеки польотів; постійного підвищення загального рівня безпеки польотів; чіткого визначення ієрархії відповідальності за безпеку польотів, у тому числі безпосередньої відповідальності за безпеку польотів з боку керівництва суб'єктів авіаційної діяльності [3, с. 190].

Чиказька конвенція заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), цілі і завдання якої визначені в 44 статті, зокрема: а) забезпечувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації у всьому світі; б) заохочувати мистецтво конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; с) заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; д) задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; е) запобігати економічним втратам, викликаним нерозумною конкуренцією; ф) забезпечувати повну повагу прав Договірних держав і справедливості для кожної Договірної держави можливості використовувати авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні; г) уникати дискримінації стосовно Договірних держав; і) сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації; і) надавати спільне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики в усіх її аспектах [4, с. 44]. Держави, які приєдналися до Конвенції (стаття 37), зобов'язуються «співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації і вдосконалювати її».

Чиказька конвенція, а також двосторонні і багатосторонні угоди, що укладаються на її основі державами, регулюють, головним чином, регулярні міжнародні польоти цивільної авіації, здійснювані належним чином правочинною на це державою, її національними авіапідприємствами для перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти за встановлену плату, тобто в комерційних цілях. При цьому відповідно до чинних угод вони наділені такими основними правами, іменованими також п'ятьма «свободами повітря»: правом транзитного польоту без посадки на території держави, що надала таке право; правом посадки в ході транзитного польоту над територією іншої держави на її території в некомерційних цілях (для заправки паливом, виправлення виниклих ушкоджень і т. ін.),

правом перевезення в іншу державу пасажирів, вантажу і пошти, узятих на борт у державі реєстрації повітряного судна; правом перевезення пасажирів, вантажу і пошти з території іншої держави в державу реєстрації (національності) повітряного судна; правом брати на борт на території іншої держави пасажирів, вантаж і пошту для перевезення на територію третьої держави, а також правом вивантажувати вантажі і пошту на території цієї держави і висаджувати пасажирів, що прямують на територію третьої держави. Існують ще дві додаткові свободи: право здійснювати перевезення між третіми країнами через свою територію; право здійснювати перевезення між третіми країнами, минаючи свою територію.

У Конвенції про міжнародну цивільну авіацію вказано, що Уряди держав, які її підписали, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином. Також у Конвенції міститься ряд статей, що регулюють різні аспекти безпеки, а саме: при встановленні правил для власних повітряних суден держави зобов'язуються враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден.

Крім того, можна виділити надзвичайно актуальні проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недокомплектіваність кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, а також зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в екстремальних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень для запобігання надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості [5].

Забезпечення безпеки міжнародної авіації є однією з основних засад міжнародного повітряного права і є важливою складовою

сучасної глобальної системи цивільної авіації. Забезпечення безпеки міжнародної авіації передбачає впровадження і вдосконалення різних аспектів, включаючи безпеку польотів, безпеку пасажирів і екіпажу, безпеку повітряних суден та безпеку аеропортів. Досягнення цих цілей вимагає співпраці між різними державами та іншими зацікавленими сторонами, а також постійного оновлення стандартів і практик у відповідь на загрози і технологічні нововведення.

### *Література*

1. Michle Milde. The Chicago Convention – are Major Amendments Necessary or Desirably 50 years Later? *Annals of Air & Space L.* 1994. P. 401, 426.

2. Актуальні питання щодо законодавчого забезпечення розвитку цивільної авіації: вебсайт. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/docs/docsmenu/studnauka/polit2013/tezy>

3. Висоцька Т.Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2012. № 11. С. 190.

4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 від 06 жовт. 2016 р. № 995-038. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#top)

5. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві. URL: [http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka\\_tsivilnoyi\\_aviatsiyi\\_vidpovidalnist\\_mizhnarodnomu\\_povitryanomu\\_pravi](http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivilnoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryanomu_pravi)

УДК 34:528.9:91(043.2)

**Бараненко М.Є.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## **БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ ТА СТРАТЕГІЧНОЇ АВІАЦІЇ ПІД ЧАС НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ**

Надзвичайна ситуація – це стан окремої території чи об'єкту господарювання, що характеризується порушенням нормальних умов життя і діяльності людей на території чи об'єкті, спричинене аварією, катастрофою, стихійним лихом, пожежею тощо, що можуть призвести до загибелі людей, значних матеріальних втрат або істотного погіршення стану навколишнього природного середовища [1].