

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Владислава Андріївна ЛЕЩЕНКО,

*слухач магістратури Національного аерокосмічного
ун-ту ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»*

Науковий керівник: Гордеюк А. О.,
*канд. юрид. наук, доцент Національного
аерокосмічного університету
ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»*

У зв'язку з великою кількістю авіакатастроф та інших негативних факторів, проблема правового забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні не втрачає своєї актуальності. Саме тому вдосконалення правового регулювання у цій сфері залишається важливим напрямом як наукових досліджень, так і нормотворчості. Але при цьому слід уникати правових колізій під час співпраці з іншими державами, враховуючи що у рамках 23-го саміту Україна-ЄС 12.10.2021 р. було підписано довгоочікувану Угоду про спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом (далі – ЄС) (далі – Угода), яку ще називають угодою про «відкрите небо».

Підписання Угоди для України має велике значення, тому що передбачає відкриття ринку повітряного транспорту, нові можливості як для споживачів, так і для операторів. Очікується, що угода сприятиме розвитку торгівлі, туризму, інвестиціям, здешевленню авіаквитків тощо. Тобто цей акт дозволить українським авіакомпаніям інтегруватися у спільний авіаційний простір ЄС. Але ця Угода зобов'язує Україну привести своє законодавство у сфері цивільної авіації, зокрема її безпеки, у відповідність до стандартів ЄС. Слід зазначити, що український законодавець ще до підписання Угоди здійснював міжнародне співробітництво у цьому напрямку, а науковці, у свою чергу, приділяли увагу дослідженню відповідної тематики.

Відповідно до Звіту з безпеки польотів за 2020 р. Державна авіаційна служба України (далі – Державіаслужба) співпрацювала з Міжнародною організацією цивільної авіації (далі – ІКАО) з метою приведення законодавства України з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами. Таке завдання також визначено у п. 46. Державної програми з авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21.03.2017 № 1965-VIII [1, с. 3; 2]. За останні роки вже є ключові результати співпраці з ІКАО, які характеризують нинішній стан безпеки цивільної авіації в правовому аспекті, а саме: заява про контекст ризику ІКАО (Doc 10108, 2-е видання 2019); оновлений огляд загроз та ризиків для цивільної авіації (Самостійний документ, вересень 2020 р.); ICAO YOSC Global Promotion та засоби підтримки (ЕВ 2021/018, травень 2021)

Також вже мають місце значні зміни у міжнародних документах з авіаційної безпеки, які знайшли відображення в проектах, що розробляються від-

повідно до Плану підготовки проєктів нормативно-правових актів Державіаслужбою, таких як, наприклад:

- наказ Державіаслужби від 05.02.2020 № 218 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 21 травня 2020 року за № 458/34741;

- наказ Міністерства інфраструктури України № 356 від 17.06.2020 «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01 жовтня 2020 року за № 960/35243;

- наказ Державіаслужби від 14.09.2020 № 1276 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 листопада 2020 року за № 1099/35382;

- наказ Державіаслужби від 05.11.2020 № 1762 «Про затвердження Авіаційних правил України «Положення про службу авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 23 грудня 2020 року за № 1282/35565 [4, с. 3; 5]

Завдяки даним та інформації від суб'єктів авіаційної діяльності, ключові питання, що стосуються безпеки цивільної авіації є частково відомими. Аналіз подій є важливим елементом оцінки ризику для безпеки польотів, яку проводить Державіаслужба щодо діяльності всієї галузі цивільної авіації [6, с. 6]. Також, управлінські рішення все частіше будуть базуватися на оцінці ризиків та результатів діяльності, визначати пріоритети відповідно до заздалегідь визначених критеріїв (Ключових сфер ризику). Отримані дані, у перспективі, можуть бути використані, як основа для прийняття рішень, поряд з іншими факторами ризику.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що результати співпраці Державіаслужби на міжнародному рівні поступово створюють законодавчу основу для становлення більш досконалої системи безпеки цивільної авіації. Таким чином, вказані вище зміни в законодавстві спрямовані, в першу чергу, на правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні та подальшу реалізацію положень угоди України та Європейського Союзу про спільний авіаційний простір.

Список використаних джерел:

1. Звіт з безпеки польотів за 2020 рік Державної авіаційної служби України URL. <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/Zvit-z-bezpeki-polotiv-za-2020-rik-publikatsiya.pdf>.

2. Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 р. № 1965-VIII . Відомості Верховної Ради . 2017. № 16. Ст.199

3. Офіційний портал ІКАО. ICAODATA. Pricing Grid. –ICAO, поточна версія. URL. <http://www.icao.int/dataplus/Pages/Pricing.aspx>.

4. Радченко М.В., Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі. Вісник Запорізького національного ун-ту. Юридичні науки. 2014. № 4 (1). С. 210-217.

5. Наказ Про затвердження Змін до Плану підготовки проєктів регуляторних актів у Державній авіаційній службі України на 2019 рік. Державна авіаційна служба України (Державіаслужба) URL. <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2019/05/nakaz-598.pdf>

6. Раскалей М. О., Окремі зобов'язання держав у сфері міжнародного повітряного права. Стан та перспективи. Альманах міжнародного права. 2014. Вип. 4. С. 58-65