

безпілотні літальні апарати «ОКО-2.1», розроблені в НАУ, системи управління вогнем та самохідні гаубиці «Піон». Національний авіаційний університет здатний здійснювати серійне виробництво всіх видів безпілотників, які сьогодні дуже необхідні для виконання бойових завдань у зоні проведення АТО, моніторингу місцевості, розвідки та інших нагальних потреб держави.

Усі дослідження та розробки, які були здійснені в Національному авіаційному університеті протягом десятиліть, сьогодні говорять про те, що університет готовий задовольнити майже всі сфери та галузі, які особливо потребують використання безпілотної авіації.

Література

1. Підкорене небо [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.umoloda.kiev.ua/number/2798/203/97565/>.

2. Професори Національного авіаційного університету (1933-2008) / за заг. ред. М.С. Кулика. – К.: НАУ, 2008. – С. 252.

УДК 351.814:347.823.21(061.1ЄС)(043.2)

Лучик І. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент

РЕГІОНАЛЬНЕ ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ АЕРОПОРТІВ НА РІВНІ ЄС

Щорічне зростання пасажиропотоків актуалізує проблему дослідження безпеки аеропортів, оснащення і функціонування яких має гарантувати збереження життя і здоров'я як пасажирів, так і обслуговуючого персоналу. В умовах розвитку інфраструктури авіаперевезень, заходу лоукостів на український ринок та необхідності гармонізації законодавства України та ЄС у сфері цивільної авіації вивчення та адаптація досвіду ЄС є особливо актуальним.

Згідно з дослідженнями Д.П. Бугайко, підхід до європейської безпеки авіації ґрунтується на трьох елементах: стратегія безпеки, правила якої прописані Європейською комісією спільно з Радою Європи та Європейським парламентом; Європейська програма безпеки авіації (EASP) – інтегрований набір правил та заходів, спрямованих на підвищення безпеки; «Європейський план безпеки авіації (EPAS)», що оновлюється щороку [1, с. 141-142].

Насамперед, функціонування Європейської системи авіаційної безпеки було розглянуто в рамках Європейської авіаційної стратегії ЄС-2015, яка підкреслила важливість високих стандартів безпеки розвитку авіації для конкурентоспроможності цього сектора в економіці ЄС [2] і визначила пропозиції Комісії щодо створення нової системи регулювання безпеки польотів, спрямованої на підготовку системи безпеки авіації ЄС до викликів майбутнього, включаючи нову еру інновацій та цифрових технологій.

Європейська система безпеки авіації базується на комплексному наборі загальних правил безпеки, які контролюються Європейською комісією, Європейським агентством з аварійної безпеки (EASA) та Національними авіаційними органами. Ці правила застосовуються безпосередньо у всіх державах-членах ЄС та охоплюють всі основні галузі авіації, включаючи придатність для польотів, екіпаж, аеродроми, повітряні операції та надання аеронавігаційних послуг.

«Європейський план безпеки авіації (EPAS)» на період 2017-2021 рр. включає ключові проблеми, стратегічні пріоритети та комплекс заходів щодо розвитку авіації в країнах ЄС.

В дослідженнях С. Мак-Намари визначено поточні питання у сфері регуляторної політики ЄС в авіаційній галузі, серед яких вагоме місце займають питання безпеки й переміщення пасажирів, в точності з обмеженими можливостями, наземного обслуговування, планування на випадок надзвичайних ситуацій, технічного обслуговування, режиму роботи і стресостійкості персоналу аерогалузі, пропускної спроможності аеропортів тощо [3]. Саме питання, пов'язані з дотриманням безпеки пасажирів та обслуговуючого персоналу, на думку дослідника, формують найбільші виклики для перспектив розвитку авіації.

Відповідно ЄС прийнято ряд регуляторних актів у цій царині. Ще з 2002 року Європейська комісія встановила спільні правила у галузі безпеки цивільної авіації, спрямовані на захист людей та товарів від незаконного втручання в цивільну авіацію [4]. Регламент (ЄС) № 300/2008 Європейського Парламенту та Ради визначає загальні правила та основні стандарти безпеки авіації та процедури контролю за виконанням загальних правил та стандартів. Починаючи з 2009 року, декілька положень доповнили Положення (Є) № 300/2008 щодо рідин, аерозолів та гелів, використання сканерів безпеки, прийняття альтернативних заходів безпеки, контролю над повітряними вантажами як всередині країни, так і на міжнародному рівні, а також специфікацій національних програми контролю якості. У 2016 році був поновлений весь набір попередніх

впроваджувальних законодавчих актів: Регламент Комісії (ЄС) № 2015/1998 визначає детальні заходи щодо впровадження спільних основних стандартів безпеки авіації. Регламент Комісії (ЄС) № 72/2010 визначає процедури проведення перевірок Комісії в галузі авіаційної безпеки.

Європейська політика авіаційної безпеки заснована на тісній координації з державами-членами та зацікавленими сторонами. Комісія ефективно бере участь у всіх відповідних заходах Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і повністю співпрацює з ключовими партнерами із третіх країн (в т.ч. з Україною) та регіональними організаціями. На офіційному сайті Державної авіаційної служби України серед інших документів представлено перелік нормативно-правових документів з авіаційної безпеки, серед яких Резолюція 1373 (2001). Ради Безпеки ООН, 4385 засідання від 28.09.2001 року; Додаток 17 «Міжнародні стандарти та рекомендована практика. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від АНВ» (9 видання, березень 2011 року), 13 поправка – липень 2013 р., 14 поправка – листопад 2014 р.; Керівництво з авіаційної безпеки (Дос. 8973, видання 9, 2014 року); Керівництво з виконання положень по безпеці Додатка 6 ІКАО (Дос. 9811, видання 1, 2002 року) тощо [5].

Підсумовуючи результати дослідження, як ми бачимо існує велика кількість нормативних документів, які врегульовують відносини в означеній сфері. У межах окресленої проблеми варто акцентувати увагу на тому, що до механізму забезпечення безпеки країн ЄС в галузі авіації, в тому числі і аеропортів, входять норми аерокосмічного універсального та національного характеру, які гарантують безпеку цивільної авіації. Можна стверджувати про те, що на регіональному рівні розроблені регуляторні акти та стандарти безпеки для аеропортів, повітряних суден, багажу, обладнання, обслуговуючого персоналу. Перспективними дослідженнями в цій сфері повинно стати вивчення системи колективної безпеки у сфері авіації на основі «профайлінгу».

Література

1. Бугайко Д. О. Регіональне регулювання безпеки аеропортів на рівні ЄС / Д. О. Бугайко // Аеро-2016. Повітряне і космічне право : [матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів. Т. II, Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.]. – Тернопіль: Вектор, 2016. – С. 141-143.

2. Aviation Security. European Commission, Mobility and Transport [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en

3. McNamara, Simon. Recent developments in the European aviation Opportunities & Threats [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.eraa.org/system/files/Recent%20developments%20in%20the%20European%20aviation.pdf>

4. Aviation Safety Policy in Europe. European Commission, Mobility and Transport [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety_en

5. Перелік нормативно-правових документів з авіаційної безпеки станом на 21.02.2017 року [Електронний ресурс] // Державна авіаційна служба України. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Aviatsiy-na-bezpeka/30042.html>

УДК 629.73 (091)(043.2)

Мировська К. О., Радченко Я. Р., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

СЕРГІЙ УТОЧКІН ТА ЙОГО ВНЕСОК У РОЗВИТОК АВІАЦІЇ

З давніх часів люди мріяли опанувати повітряний простір і створювали літаючі апарати. Такими великими людьми були і українці. Серед них і Сергій Ісайович Уточкін, уродженець міста Одеси.

На вітчизняних теренах у ХХ столітті почалось зародження авіації, а епіцентром наукової думки став Київський політехнічний інститут. У КПІ за ініціативою професора М.А. Артем'єва було створено повітроплавну секцію, яку в 1908 році реорганізували у повітроплавний гурток, до якого увійшло майже 200 осіб. Активна ініціатива працівників повітроплавців та авіатики сприяла створенню в Україні громадських авіаційних організацій. 11 березня 1908 року було засновано Одеський аероклуб. Активними учасниками клубу стали М.Н. Єфімов, С.І. Уточкін, В.М. Хіоні та інші.

Сергій Уточкін – легендарний спортсмен і повітроплавець. 2 жовтня 1907 року на придбаному надувному літальному апараті він здійснив свій перший самостійний підйом у небо, а у липні наступного року досяг на ній висоти 1200 метрів.

У ті часи столицею авіації була Франція, куди й вирушив одеський спортсмен. У Парижі Сергій Ісайович влаштувався слюсарем на фабрику, де збирав авіамотори «Гном». Там Уточкін вперше побачив польоти відомих авіаторів: братів Райт, Луї Блеріо, Альберто Сантос-Дюмона тощо. Повернувшись з Парижа до Одеси,