

ступені падають в багатьох місцях. Часто, на територіях, де знаходяться залишки ракетно-космічних систем, важко ідентифікувати, а у випадку спричинення екологічної шкоди – знайти їх заподіювача.

В екологічному законодавстві України, яке в цілому є достатньо розвиненим, на жаль, на сьогодні не враховується специфіка ракетно-космічної діяльності, що потребує розвитку відповідного законодавства. Тут за зразок може бути взяте законодавство деяких країн світу (зокрема, США), в якому відповідні питання регулюються достатньо детально.

Література

1. Андрушко І. П. Шляхи формування національного космічного права України / І. П. Андрушко // Вісник Луганського інституту внутрішніх справ МВС України. – Вип. 2. – Луганськ, 2001. – С. 34-43.

2. Малишева Н. Р. Нариси космічного права / Н. Р. Малишева. – К.: Алерта, 2010. – 296 с.

3. Яковенко А. В. Актуальные проблемы международного космического права / А. В. Яковенко // Международная жизнь. – 1999. – № 3. – С. 30-41.

УДК 342.9:629 (043.2)

Єряшов Є. К., старший викладач,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ – ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

З появою літальних апаратів, важчих за повітря і здатних виконувати польоти як в межах території держави реєстрації, так і більш ніж однієї держави, які згодом дістали назву «повітряні судна», виникла потреба в національно- та міжнародно-правовому регулюванні польотів таких апаратів. Одним із аспектів нормативно-правового регулювання використання повітряних суден є безпека експлуатації повітряних суден та обслуговуючої інфраструктури.

Прембульні норми Конвенції про міжнародну цивільну авіацію недвозначно вказують на те, що Уряди, що нижче підписалися, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином. Розвиваючи положення преамбульної норми 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 (ст. 8);

— необхідно вживати відповідних заходів, якщо аеропорти або аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69) [1].

У свою чергу відповідно до Повітряного кодексу України від 19.05.2011 р. № 3393-VI (п. 20 ч. 1 ст. 1) «безпека авіації – стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки».

Визначення авіаційної безпеки та безпеки польотів міститься в ст. 1 Повітряного кодексу України. «Авіаційна безпека - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів» (п. 2) ч. 1 ст. 1 зазначеного кодексу). А безпека польотів як складова частина безпеки авіації – «стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийняттого рівня» (п. 21) ч. 1 ст. 1 зазначеного кодексу) [2].

Повітряний кодекс України не містить визначень «екологічна безпека», «економічна безпека» та «інформаційна безпека» цивільної авіації. Але містить Розділ X «Охорона навколишнього природного середовища». Аналіз статей цього розділу дозволяє зробити висновок, що екологічна безпека цивільної авіації – це дотримання суб'єктами авіаційної діяльності встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі та інших об'єктів авіаційної діяльності.

Щодо економічної безпеки та інформаційної безпеки цивільної авіації можна зазначити наступне. Економічна та інформаційна безпека відповідно до закону «Про основи національної безпеки України» розглядаються як окремі сфери національної безпеки України разом і з екологічною та ін. сферами [3].

Використовуючи судження науковців Національного інституту стратегічних досліджень щодо економічної безпеки [4] та з урахуванням норм Повітряного кодексу України можна надати визначення економічної безпеки цивільної авіації, під якою слід розуміти: по-перше, економічну ефективність використання повітряних суден; по-друге, динамічний, інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом

надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій; по-третє, здійснення загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність, пов'язаних з державним регулювання економічної політики щодо використання повітряного простору України, нормативно-правового забезпечення авіаційної діяльності, забезпечення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації.

У навчальній літературі інформаційна безпека держави визначається як стан її інформаційної захищеності, при якій спеціальні інформаційні операції, акти зовнішньої інформаційної агресії, інформаційний тероризм, незаконне зняття інформації (за допомогою спеціальних технічних засобів) та комп'ютерні злочини не завдають суттєвої шкоди національним інтересам [5, с. 11.]

Враховуючи норми Повітряного кодексу України можна сформулювати інформаційну безпеку цивільної авіації як стан захищеності аеронавігаційної, про безпеку польотів, метеорологічної та інформації щодо обслуговування повітряного руху при якій неправомірні спеціальні інформаційні дії щодо зняття інформації не завдають суттєвої шкоди діяльності авіаційним суб'єктам при використанні авіаційних об'єктів.

Викладене вище дозволяє зробити висновок щодо надання в ст. 1 ПКУ дефініцій таким складовим безпеки цивільної авіації як «екологічна безпека», «економічна безпека» та «інформаційна безпека».

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 1944 р.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Офіційний вісник України – 2011. – № 46. – Ст. 1881.
3. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 р. № 964-I V // Відомості Верховної Ради України – 2003. – № 39. – Ст. 351.
4. Самойленко Ю., Григорчук М. Економічна безпека України: правовий аспект: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/3838/> – Назва з екрану.
5. Петрик В. М., Кузьменко А. М., Остроухов В. В. та ін. Соціально-правові основи інформаційної безпеки: навч посіб. / за ред. В. В. Остроухова. – К.: Росава, 2007. – 496 с.