

Н. В. Філик,

кандидат юридичних наук, доцент

## БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ ТА ПИТАННЯ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ЇЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Національний авіаційний університет  
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна  
E-mail: filyk.n@nau.edu.ua

**Мета:** стаття присвячена аналізу сучасного стану безпеки авіаційних польотів та перспективам вдосконалення. Доведено, що безпека польотів є базовою категорією в повітряних перевезеннях на фоні зростаючих локальних конфліктів. **Методи дослідження:** дослідження здійснене з використанням загальноприйнятих методів наукового пізнання, таких як: аналітичного, порівняльно-правового, семантично-пізнавального, системного, статистичного та інших. Основою методології у цьому дослідженні є системний підхід, за допомогою якого певний об'єкт розглядається як багатоаспектне явище, що складається з різноманітних елементів, співвідношення між якими утворюють відносно стійку структуру безпеки польотів. **Результати:** вказано, що необхідно «вдосконалювати механізми реагування на кризові ситуації», а саме: мають бути розроблені рекомендації щодо однозначних і чітких дій для відповідних авіаційних органів, дипломатичних служб та посадових осіб, які унеможливають маніпуляції та політичні заяви емоційного характеру. Вважаємо, Україна має ініціювати створення відповідного міжнародного авіарегулятора, який би забезпечував безпеку польотів цивільної авіації в країнах з високими ризиками безпеки та встановлення нових правил та стандартів безпеки, які відповідають викликам часу та дали би можливість швидко і без бюрократичної процедури закрити повітряний простір у тих державах, які входять в зону підвищеної небезпеки через загрозу терористичних чи військових атак. **Обговорення:** пошук шляхів удосконалення функціональних напрямків попередження авіаційних випадків та вдосконалення безпеки польотів. Окремо, слід зазначити, що міжнародному співтовариству варто вдосконалити норми законодавства про авіаційну безпеку та встановити чіткі критерії та умови відповідальності країни за незабезпечення безпеки повітряного простору над своєю країною.

**Ключові слова:** Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС; повітряний простір; авіаційна безпека; авіаційні загрози; терористичні атаки; політична нестабільність; попередження авіаційних випадків.

**Постановка проблеми та її актуальність.** Сьогодні можемо констатувати, що український ринок авіаперевезень активно зростає, а в українські аеропорти заходять нові міжнародні перевізники, збільшується пасажиропотік в різні кінці світу, що свідчить про зростання ролі авіації в цілому і в Україні. З однієї сторони, це пояснюється запровадженням безвізового режиму із країнами Шенгенської зони, з іншої сторони українці стають більш мобільні й активніше користуються міжнародними

повітряним сполученням та розширюють авіаційні маршрути України в світі.

За даними Міністерства інфраструктури України в 2018 році Україна вперше увійшла до топ-20 країн світу за новими авіарейсами, збільшено пасажирообіг, але таке збільшення тягне за собою посилену увагу до питання безпеки авіаційних перевезень. Особливо актуальним питання безпеки польотів стало в результаті трагедії із українським літаком авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» Boeing 737-800 яка відбулася на початку

січня в Ірані та збиття Boeing 777 біля Донецька 2014 року. Відповідно, хочемо зупинитися на тих базових питаннях авіаційної безпеки, на які необхідно звернути увагу відповідним службам для посилення авіаційної безпеки в контексті зростання авіаційних загроз.

Отже, **метою** наукового дослідження є проведення аналізу сучасного стану безпеки авіаційних польотів та перспектив удосконалення системи безпеки польотів.

**Виклад основного матеріалу.** В сучасних умовах розвитку авіаційних перевезень питання забезпечення безпеки польотів було і буде актуальним, особливо із зростанням авіаційної галузі та у зв'язку зі збільшенням пасажиропотоку. Відповідно, дані напрямки дослідження є актуальними і в контексті наукових досліджень викладачів юридичного факультету НАУ. Сьогодні відбувається постійне вдосконалення технічних елементів повітряних суден, пілотування, але ряд аварій, які відбулися в світі, викликають занепокоєння як щодо технічного стану окремих літаків, так і щодо питання забезпечення безпеки авіаційних маршрутів. Так, після авіакатастрофи в Ефіопії, яка забрала життя 157 осіб, чимало країн почали забороняти експлуатацію лайнерів Boeing 737 MAX 8. Це вже другий випадок за останні півроку — у жовтні 2018 року літак цієї ж моделі, який належав індонезійській компанії Lion Air, впав у Яванське море. Тоді загинуло 189 осіб. Експлуатацію Boeing 737 Max 8 заборонили понад 50 країн [1]. Поряд із тим аварія, яка була в Ірані 8 січня 2020 року з українським літаком, та авіаційна катастрофа, що сталася 31 жовтня 2015 року з російським літаком, у якій загинули 224 людини, показали, що не завжди авіаційні випадки пов'язані лише із технічним станом. Можемо констатувати, що виникли нові безпекові загрози, які не пов'язані з технічним станом літаків, а із політичними та терористичними загрозами. Відповідно, існує потреба у розробці нового переліку критеріїв (показників) безпеки польотів на авіаційному транспорті та його законодавчого закріплення, створення відповідного міжнародного регулятора щодо регулювання перевезень у тих країнах, де високі ризики політич-

них, військових та терористичних загроз.

Визнаючи авіацію як один із найбільш безпечних видів транспорту в світі в Угоді про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, поряд з тим допускається, що не існує такого поняття як «нульовий ризик» в авіації і нещасні випадки можуть статися, час від часу, особливо з постійно зростаючим трафіком. ЄС бере активну участь у зміцненні безпеки польотів на міжнародному рівні, зокрема шляхом регулярного діалогу з ІКАО, проєктів технічного співробітництва з третіми країнами та укладення всеосяжних угод безпеки з ключовими партнерами в Європі та за її межами (2.3.2. Авіаційна безпека в регуляторній системі ЄС) [2].

Згідно з п. 3.2.3. Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС авіаційна безпека в Україні охоплює досить широкий спектр питань. До них відносяться питання здійснення перевезень, справності технічного обладнання, сертифікації, ліцензування, перевірки екіпажу, запобігання протиправних дій третіх осіб, тощо [2].

Відповідно до ст. 10 Повітряного кодексу України безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки [4]. В контексті вищевказаного вважаємо, що в сучасних політичних та безпекових умовах, необхідно враховувати як політичну безпеку та стабільності країни, через яку проходять авіаційні маршрути, так і можливі безпекові загрози терористичного характеру. До таких регіонів сьогодні можна віднести країни Близького Сходу, Пакистан, Афганістан, окремі країни Азії та Африки, тощо. Відповідно, перевізники повинні відслідковувати ті ризики ще до виникнення авіаційних подій та офіційних заборон та попереджувати можливі авіаційні події. Слід мати розробленими інші альтернативні та безпечні маршрути, адже ескаляція конфлікту на Близькому Сході може статися моментально, а тому і реакція повинна бути миттєва.

Базовим безпековим документом для цивільної авіації є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція). Так, однією з важливих особливостей, в рамках Чиказької конвенції, є акцент на однорідності стандартів, які бу-

дуть підвищувати безпеку польотів. Інноваційна система була вдало розроблена укладачами Конвенції, відповідно до якого міжнародні стандарти можуть бути прийняті Радою ІКАО, та стають застосовними до всіх держав-членів, якщо вони не повідомили ІКАО, що вони не будуть дотримуватися їх [2]. Під загальним поняттям «безпека розуміють «по-ложення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки від повітряних суден потрібно ви-магати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було не-безпеки для цивільних повітряних суден (ст. 8) [3].

З метою забезпечення безпеки авіації та суспільства уповноважений орган з питань цивільної авіації може встановлювати обмеження або заборону на польоти іноземних авіаперевізників на підставі результатів перевірок повітряних суден таких авіаперевізників у разі їх невідповідності стандартам Міжнародної організації цивільної авіації. Суб'єкти авіаційної діяльності безпосередньо здійснюють заходи щодо забезпечення безпеки авіації та несуть за неї відповідальність. Так, уповноважений орган з питань цивільної авіації, статус якого закріплено в діючому ПК України, здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом:

- 1) встановлення критеріїв безпеки авіації;
- 2) встановлення необхідного рівня безпеки авіації;
- 3) здійснення аналізу та визначення існуючого рівня безпеки авіації;
- 4) проведення планових та позапланових перевірок, інспектування суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;
- 5) встановлення строків і здійснення контролю за проведенням коригуючих дій суб'єктами авіаційної діяльності;
- 6) заборони, скасування, тимчасового припинення або зміни виконання будь-яких видів польотів і авіаційної діяльності у разі виявлення загрози безпеці авіації або їх

невідповідності встановленим стандартам і авіаційним правилам України;

7) анулювання, тимчасового припинення дії сертифікатів, свідоцтв, ліцензій, дозволів, обмеження прав, наданих цими документами, скасування погодження кандидатур;

8) накладення штрафів та вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки авіації [5].

Згідно міжнародно-правового законодавства регулювання повітряного простору країни визначається і встановлюється відповідно до міжнародно-правових стандартів і практики ІКАО, ПК України, відповідних законів у галузі повітряного права та підзаконних актів відповідних державних органів та організацій в сфері цивільної авіації. Користуючись цим інструментарієм, відповідний державний орган, яким є Укроеацентр, здійснює обмеження повітряного руху на певній території, враховуючи відповідно наявні ризики для польоту над певною зоною та наявну в них інформацію про відповідні загрози та таких польотів. Проте, на практиці, не завжди даний орган превентивно реагує відповідно до наявних викликів. Так, наприклад, після краху рейса МН17 Малайзійських авіаліній над Донбасом 17 липня 2014 року Україну звинувачували в тому, що «вона не закрила повітряний простір над зоною проведення антитерористичної операції». За результатами технічного розслідування Ради з безпеки Нідерландів підтвердився той факт, що Україна мала всі підстави для припинення польотів над зоною АТО, але вона не була зобов'язана це зробити через відсутність чітких правил щодо цього. Їх відсутність було визнано недосконалістю нормативної бази ІКАО [5]. Вважаємо, що українському регулятору необхідно вдосконалити механізм попередження можливих авіаційних аварій, ризиків та загроз, відповідно до вимог сьогодення.

Кримінальний судовий процес у справі про катастрофу Boeing-777 має початися вранці 9 березня 2020 року в Нідерландах. Варто зазначити, що подібні випадки в історії авіації були. «Так, 27 липня 1955 року військові Болгарії за допомогою піднятих у небо винищувачів збили пасажирський літак ізраїльських авіаліній, який прямував з Лондона до Тель-Авіва та трохи збився з курсу. Всі 58 людей на борту загинули. Болгарія намага-

лася приховати наслідки своїх дій, але все-таки була змушена визнати очевидну провину своїх військових. Пілотів обох винищувачів засудили. Суд підтвердив, що ті «ухвалили занадто поспішне рішення» про обстріл. Та лише за вісім років болгарський уряд погодився виплатити Ізраїлю \$195 тис. компенсації для родичів загиблих [5]. Наведені події свідчать про потребу вдосконалення процедурних питань не лише в системі цивільної авіації, але й військовими службами, які мають відношення до попередження вторгнення в повітряний простір держави.

Важливим для регулювання відповідальності в міжнародному публічному праві є прийняття 10 вересня 2010 року в Пекіні Конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації (Пекінська конвенція), яка, після її вступу в силу, буде мати переважну силу над Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти безпеки цивільної авіації 1971 р. для її учасників. Пекінська конвенція 2010 року значно розширила визначення поняття «незаконне втручання», додавши до нього посилення на нові види зброї, з використанням яких може здійснюватися незаконне втручання. Там же в Пекіні було суттєво доповнено Конвенцію про боротьбу з незаконним захватом повітряних суден. Конвенція про незаконне втручання дозволяє факультативне застосування режиму Конвенції до внутрішніх перевезень за наявності відповідної декларації держави-члена, оскільки внутрішні перевезення не менш уразливі для актів незаконного втручання, адже події 11 вересня виникли на внутрішніх перевезеннях [8].

Можна без перебільшення стверджувати, що Пекінська конвенція [9] і протокол 2010 р. [10] та Монреальський протокол 2014 р. [11] запроваджують новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Якщо наша держава бажає надалі розвивати цивільну авіацію як галузь економіки, приєднання України до цих документів – лише питання часу. Позитивно, що враховуючи актуальність питання безпеки цивільної авіації та взяті на

себе Україною зобов'язання, були розроблені зміни в нормах українського законодавства та прийнято Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 04.11.2018 р. Проте, ми вважаємо, що Україні потрібно і далі працювати над нормативно-правовою базою, що регулює авіаційну галузь з метою усунення «недосконалостей нормативної бази», що призвели до трагедії на Донбасі. Окремо, слід зазначити, що міжнародному співтовариству варто вдосконалити норми законодавства про авіаційну безпеку та встановити чіткі критерії та умови відповідальності країни за незабезпечення безпеки повітряного простору над своєю країною.

Так, на думку А. Гука в умовах, коли Іран не заклав повітряний простір для цивільної авіації, будь-які запуски ракет при відсутності точної ідентифікації цілі, що вона є військовою, мають бути кваліфіковані як навмисні. Для того, щоби в майбутньому уникати таких ситуацій, потрібно встановити, що однією з причин катастрофи є не якась окрема ненавмисна помилка окремих людей, а незакриття повітряного простору, незабезпечення безпеки авіації, відсутність належної координації військових і цивільних. Все це в сукупності призвело до того, що літак був збитий. Є порушення обов'язків саме державою, а не якимись окремими особами [12]. Тобто, більшість фахівців сходяться на думці, що «Ісламська Республіка очевидно проявила злочинну недбалість у частині забезпечення безпеки цивільного авіасполучення над своєю територією» [4].

Крім того вважаємо, що заклик ВР України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) щодо вжиття заходів зі своєчасної оцінки ризиків польотів цивільної авіації з метою запобігання подібних трагедій у майбутньому та пропозиції спільно розробити для цього дієві політичні й технічні механізми необхідно максимально реалізувати на практиці.

**Висновки.** Події останніх днів чітко показують, що в Україні відповідним компетентним органам потрібно «вдосконалювати механізми реагування на кризові ситуації», а саме: мають бути розроблені рекомендації щодо однозначних і чітких дій для відповідних авіаційних органів, дипломатичних служб та посадових осіб, які

унемоżliвляють маніпуляції та політичні заяви емоційного характеру. Крім того, в разі не закриття повітряного простору за наявності конфлікту в державі необхідно чітко реагувати і попереджувати виникнення потенційних авіаційних ситуацій на своїй території чи щодо своїх перевізників на території країни із високим ступенем загрози безпеки.

Вважаємо, що Україна має ініціювати створення відповідного міжнародного авіарегулятора, який би забезпечував безпеку польотів цивільної авіації в країнах з високими ризиками безпеки та встановлення нових правил та стандартів безпеки, які відповідають викликам часу та дали би можливість швидко і без бюрократичної процедури закрити повітряний простір у тих державах, які входять в зону підвищеної небезпеки через загрозу терористичних чи військових атак.

### Література

1. Круте піке: чи злетить Boeing 737 і що треба знати пасажиром. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/03/14/646089/>

2. Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/evrointegratsiya/>

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 груд. 1944 р. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038)

4. Повітряний кодекс України: за станом від 4 лист. 2018 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

5. Онищенко О. Катастрофа літака МАУ в Тегерані. Яку відповідальність може понести Іран. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/aviakatastrofa-mau-v-irani-na-shcho-rozrahovuye-ukrajina-i-hto-vidpovist-za-tragediyu-poglyad-yurista-50063563.html>

6. Європейська організація з безпеки аеронавігації. (Євроконтроль). URL: <https://www.eurocontrol.int/safety>

7. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 4 лист. 2018 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 16. Ст. 199.

8. Цірат Г.В. Чи варто Україні приєднува-

тись до Конвенції про незаконне втручання 2009 року? *Вісник Академії адвокатури України*. 2011. № 3. С. 203-207.

9. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от 10 сент. 2010 г. URL: [www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/beijing\\_convention.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_convention.pdf).

10. Протокол, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 10 верес. 2010 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954\\_014](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014).

11. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 4 апр. 2014 г. URL: [www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf).

12. Андрій Гук. Іран може виплатити компенсації, але не визнати вини URL: <https://glavcom.ua/interviews/yurist-z-aviaciynogo-prava-andriy-guk-chi-gotovi-rodichi-zagiblih-shcho-iran-ne-viznaje-svojeji-vini-ale-viplatit-kompensaciji-652472.html>

### References

1. Krute pike: chy zletyt' Boeing 737 i shho treba znaty pasazhyram. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/03/14/646089/>

2. Ugoda pro Spil'nyj aviacijnyj prostir mizh Ukrai'noju ta JeS. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/evrointegratsiya/>

3. Konvencija pro mizhnarodnu cyvil'nu aviaciju vid 7 grud. 1944 r. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038)

4. Povitryjanyj kodeks Ukrai'ny: za stanom vid 4 lyst. 2018 r. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

5. Onyshhenko O. Katastrofa litaka MAU v Tegerani. Jaku vidpovidal'nist' mozhe ponesty Iran. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/aviakatastrofa-mau-v-irani-na-shcho-rozrahovuye-ukrajina-i-hto-vidpovist-za-tragediyu-poglyad-yurista-50063563.html>

6. Jevropejs'ka organizacija z bezpeky aeronavigacii'. (Jevrokontrol'). URL: <https://www.eurocontrol.int/safety>

7. Pro Derzhavnu programu aviacijnoi' bezpeky cyvil'noi' aviacii': Zakon Ukrai'ny vid 4 lyst. 2018 r.

*Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukrainy*. 2017. № 16. St. 199.

8. Cirat G.V. Chy varto Ukraini pryjednuvatys' do Konvencii' pro nezakonne vtruchannja 2009 roku? *Visnyk Akademii' advokatury Ukrainy*. 2011. № 3. S. 203-207.

9. Konvencija o bor'be s nezakonnymi aktami v otnoshenii mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviacii ot 10 sent. 2010 g. URL: [www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/beijing\\_convention.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_convention.pdf).

10. Protokol, shho dopovnjuje Konvenciju pro borot'bu z nezakonnym zahoplennjam povitrynyh

suden vid 10 veres. 2010 r. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954\\_014](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014).

11. Protokol, izmenjajushhij Konvenciju o prestuplenijah i nekotoryh drugih aktah, sovershaemyh na bortu vozdushnyh sudov ot 4 apr. 2014 g. URL: [www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf).

12. Andrij Guk. Iran mozhe vyplatyty kompensacii', ale ne vyznaty vyny URL: <https://glavcom.ua/interviews/yurist-z-aviaciynogo-prava-andrij-guk-chi-gotovi-rodichi-zagiblih-shcho-iran-ne-viznaje-svojeji-vini-ale-viplatit-kompensaciji-652472.html>

N. Filyk

## FLIGHT SAFETY AND IMPROVEMENT OF MECHANISM AND SECURITY

National Aviation University  
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mail: [filyk.n@nau.edu.ua](mailto:filyk.n@nau.edu.ua)

**Purpose:** the article is dedicated to the analysis of the current state of aviation safety and prospects for improvement. It has been proven that flight safety is a basic category in air travel on the background of growing local conflicts. **Methods of research:** the study is carried out using conventional methods of scientific cognition, such as: analytical, comparative-legal, semantic-cognitive, systemic, statistical and others. The methodology of this study is based on a systematic approach by which a particular object is viewed as a multidimensional phenomenon consisting of various elements, the relationships between which form a relatively stable safety flight structure. **Results:** it is stated that «crisis response mechanisms need to be improved», namely that recommendations should be developed for clear and clear actions for the relevant aviation authorities, diplomatic services and officials, which will prevent manipulation and political statements of emotional nature. We believe that Ukraine should initiate the establishment of an appropriate international aviation regulator to ensure the safety of civil aviation in high-risk countries and to establish new rules and standards that meet the challenges of the times and enable the airspace in those countries to be closed quickly and without bureaucracy, which are in a high-risk area because of the threat of terrorist or military attacks. **Discussion:** finding ways to improve the functional areas of preventing aviation accidents and improving flight safety. Separately, it should be noted that the international community should improve the rules of aviation security legislation and establish clear criteria and conditions for the responsibility of the country for not ensuring the safety of airspace over their country.

**Keywords:** Aviation Area (CAA) agreement with Ukraine; airspace; aviation security; aviation threats; terrorist attacks; political instability; aviation prevention.