

Ткач І. О., Лукаш В. В., студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Боярська З. І., к. і. н., доцент

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНОЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Підвищення ролі цивільної авіації в міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питання міжнародно-правового гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації. Питанню забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації були присвячені роботи Ляхова А. Г., Бордунова В. Д., Верещагіна А. Н., Колосова Ю. М., Малєєва Ю. Н., Смирнова Ю. М., використані також праці західних юристів Бьорлсона К., Моравецького В., Мілда М., Шоукросса К., Ченга Б. та інших.

Для початку, нормативно-правове закріплення поняття «безпека» подано в Чиказькій конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію, у ній йдеться про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку; з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти та інші. У Преамбулі Чиказької конвенції 1944 р. зауважено, що зловживання цивільною авіацією може створити загрозу загальній безпеці [4, с. 296]. У цьому зв'язку закріплюється право держави обмежити або заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах суспільної безпеки, з міркувань військової необхідності, при виключних обставинах або у період надзвичайного стану, заборонити або обмежити перевезення визначених предметів через свою територію «з метою дотримання суспільного порядку і безпеки». У ст. 64 Конвенції названа «Угода з безпеки» щодо авіаційних питань, що входять у компетенцію ІКАО і безпосередньо впливають на міжнародну безпеку, а також положення. Забезпечення безпеки міжнародних польотів є однією з найголовніших цілей міжнародного повітряного права. Ця мета досягається шляхом розробки заходів, що стосуються технічної надійності авіаційної техніки, аеропортів та інших засобів, що входить до завдання ІКАО і складає зміст прийнятих нею регламентів, а також шляхом установлення правил і регламентів, що стосуються польотів і маневрування повітряних суден. Цьому слугують спеціальні конвенції профільного характеру: Конвенція про злочини і деякі інші акти, що чиняться на борту повітряних суден

(Токійська конвенція 1963 р.); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція 1970 р.) [1, с.283] і Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конвенція 1971 р.). Забезпечення безпеки міжнародної повітряної аеронавігації досягається також організацією руху повітряних суден і управління їхніми польотами шляхом встановлення повітряних трас і коридорів, управління польотами за допомогою засобів повітряної аеронавігації. Над відкритим морем це завдання здійснюється органами ІКАО, а в межах державної території – відповідними національними службами.

Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації в Україні розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, про незаконне захоплення повітряних суден, про боротьбу з незаконними актами [2, с. 933], спрямованими проти безпеки цивільної авіації, про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, а також інших міжнародних актів. Програма враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів. Державне регулювання в галузі безпеки польотів має бути спрямоване на розвиток державної системи забезпечення безпеки польотів цивільної авіації, що підвищує роль держави в дотриманні міжнародних стандартів безпеки польотів.

Проблемним є те, що сьогодні увага держав і міжнародних організацій до міжнародного повітряного транспорту помітно посилилася у зв'язку з різким падінням рівня безпеки польотів. Більшість авіаційних подій сталися через недоліки в організації та виконанні польотів, мають місце факти невиконання сертифікаційних вимог, порушення екіпажами встановлених правил польотів, завантаження повітряних суден, допускаються перевищення їх злітної маси, провезення неоформлених в установленому порядку пасажирів і вантажу. Серйозну загрозу для безпечного виконання польотів являє недостатня надійність авіаційної техніки, наявність конструктивно-виробничих недоліків, старіння авіаційного парку, а також не приділяється необхідної уваги підтримці льотної придатності повітряних суден. Останні десятиліття світового розвитку характеризуються появою і загостренням ряду проблем, що відображають зростаючу взаємозв'язаність світу і міжнародного співробітництва, у тому числі в галузі міжнародної авіації. Терористичні акти 11 вересня 2001 р. в Нью-Йорку і Вашингтоні змінили, можливо, назавжди, ті шляхи, якими забезпечувалася безпека в транспортному секторі. Використання транспортних засобів у якості зброї руйнування, спрямованого як на пасажирів, так і на людей, що знаходяться

в будівлях, відкрило нову сторону уразливості транспортної системи. В результаті, органи управління транспортом стояли перед необхідністю переглянути традиційні процедури оцінки безпеки та інструменти, призначені для управління. На перший погляд, безпека повітряних перевезень в сучасному світі знаходиться на належному рівні – за офіційними даними, число аварій становить в середньому 1,5 на мільйон злетів і посадок повітряних суден. Проте насправді ситуація не така вже оптимістична так, за останні десятиліття середня кількість аварій не зменшилась, а швидше, залишилась на колишньому рівні. Одна з проблем полягає в тому, що частина держав з різних причин дозволяє авіакомпаніям випускати літаки, які не пройшли необхідного контролю експертами ІКАО. При цьому більшість аварій відбувається з літаками тих авіакомпаній, які не дотримуються необхідних норм, що в результаті негативно впливає на забезпечення безпеки цивільної авіації. І хоча Європа ввела власний контроль повітряних суден, цих заходів виявляється недостатньо. Неможливо обмежитися лише міжнародно-правовими аспектами, оскільки реалізація відповідних прав і обов'язків суб'єктів міжнародного права відбувається і на внутрішньодержавному рівні.

Отже, забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації є одним з основних принципів міжнародного повітряного права і відіграє важливу роль у забезпеченні технічної безпеки міжнародних цивільних комунікацій, в боротьбі з актами повітряного тероризму на міжнародному повітряному транспорті. Він регулює велике кола питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки міжнародних польотів над державною територією і відкритим морем, управлінням та обслуговуванням руху на міжнародних повітряних лініях, здійсненні міжнародних авіаперевезень [3, с. 95]. При розгляді принципу міжнародного повітряного права слід виходити з двох складових забезпечення технічної безпеки та захисту міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання. Можна дійти до висновку, що повсюдне забезпечення безпеки в діяльності міжнародної цивільної авіації можливе тільки шляхом встановлення єдиних обов'язкових правил, яких будуть додержуватися усі держави.

Література

1. Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. // Діюче міжнародне право / Ю. М. Колосов, Е. С. Кривчикова. – М.: Видавництво Асоціація міжнародного права – С. 283.

2. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації, 23 вересня 1971 р. // Діюче міжнародне право / Ю. М. Колосов, Е. С. Кривчикова. – М.: Видавництво Асоціація міжнародного права – С. 933.

3. Халимова Г. Р. Роль регламентів ІКАО в забезпеченні принципу безпеки міжнародної цивільної авіації / Г. Р. Халимова // Вісник ТІСІ. – 2007. – №3. – С. 95 – 100.

4. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Діюче міжнародне право / Ю. М. Колосов, Е. С. Кривчикова. – М.: Видавництво Асоціація міжнародного права – С. 236.

УДК 347.82. (043.2)

Уткіна В. В., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ПРАВОВІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ У КОСМІЧНІЙ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

Космічне страхування як вид є одним із наймолодших у світі і з кожним роком відіграє все більшу роль у забезпеченні економічного захисту космічної діяльності держав при реалізації космічних проектів, що здійснюються за участю як українських, так і закордонних інвесторів. Щорічно страхується більше як 15 космічних проектів.

В освоєнні космічного простору роль страхування важко переоцінити, особливо в галузі страхування телекомунікаційних супутників. Спеціалісти в цій галузі стверджують, що ряд космічних проектів не було б здійснено, якщо б світовий страховий ринок не прийняв на себе ризик невдачі. Це стосується, насамперед програми «Аріан», американського космічного корабля «Space Shuttle» (застрахованого на 250 млн дол.), а також європейської лабораторії «Spacelab» (вартість страхової виплати – 1 млрд дол.).

Ризики, що виникають при реалізації космічних проектів, можна розділити на 4 види: технічні; відповідальності перед третіми особами; контрактні та фінансові; політичні та форс-мажор.

Відповідно існують чотири види страхування:

1) страхування ризиків, пов'язаних із устанавленням і складанням (включає монтаж і наступні випробування ракет-носіїв, супутників і їх частин);

2) передпускове страхування (включає всі ризики під час транспортування з приміщень виробника на стартовий майданчик, а також під час устанавлення, складання і підготовки до запуску);

3) страхування пуску (включає всі ризики з моменту запуску до виходу супутника на задану орбіту);