

ІКАО цікавиться станом світових подій, здійснює належне реагування та намагається запобігати загрозам, які постають перед державами.

Надзвичайно важливим є те, що Міжнародна організація цивільної авіації об'єднує переважну більшість країн світу та координує їхні зусилля в аспекті забезпечення безпечного здійснення польотів. Даний напрямок діяльності є дуже затребуваним, зважаючи на ситуацію в Україні та у всьому світі. При цьому необхідно підкреслити, що організація не має повноважень для впливу на повітряний простір будь-якої суверенної держави. І закони держави завжди мають пріоритет перед тими положеннями, які приймаються на засіданнях ІКАО. Однак організація створила прецедент, не допустивши росію до свого керуючого органу. Вважаємо, що іншим організаціям системи ООН варто замислитися над поширенням подібної практики [4].

Література

1. Костюк В.Ю. Правові аспекти діяльності міжнародних організацій цивільної авіації. URL: [file:///C:/Users/User/Downloads/ alex,+355-1376-1-CE.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/alex,+355-1376-1-CE.pdf) (дата звернення: 18.04.2023).

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 груд. 1944 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page (дата звернення: 18.04.2023).

3. Герасимов Р.О. Природа і статус регламентів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО у міжнародному праві. *Науковий вісник Чернівецького університету: зб. наук. праць. Серія: Правознавство*. 2006. Вип. 348. Чернівці: Рута, 2006. С. 59-64.

4. Організації світу: Міжнародна організація цивільної авіації. *Інтент*. 6 лист. 2022 р. URL: [https://intent.press/publications/world/ 2022/ \organizaciyi-svitu-mizhnarodna-organizaciya-civilnoyi-aviaciyi/](https://intent.press/publications/world/2022/\organizaciyi-svitu-mizhnarodna-organizaciya-civilnoyi-aviaciyi/) (дата звернення: 18.04.2023).

УДК 346.2:[616-036.21:578.834] (043.2)

Середенко Л.С., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Слободська І.А., старший викладач

ЗАСОБИ БОРОТЬБИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З COVID-19

Ситуація у світі, пов'язана із спалахом COVID–19, та обмеження, що запроваджуються державами задля протидії її розповсюдженню, безпосередньо вплинули на авіаційну галузь країн світу, у тому числі й України. Ускладнення епідемічної ситуації на території України та в світі призвело до спаду попиту на авіаперевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів, у зв'язку з чим авіакомпанії були змушені

скоротити частоту або взагалі відмінити виконання переважної більшості рейсів.

Загальна ситуація щодо пандемії COVID–19, включаючи вжиті заходи щодо її стримування, потенційний ризик зараження від інфікованої особи (осіб) та потреба вирішення незнайомих ситуацій на робочому місці, ймовірно, матимуть негативний вплив на психічний стан працівників та пасажирів. У цьому контексті експлуатанти аеропортів та експлуатанти літаків та, якщо застосовна, інші постачальники послуг, повинні сприяти доступу співробітників до програм консультування та/або підтримки (якщо вони доступні) і використовувати керівні матеріали Міністерства охорони здоров'я України та будь-які інші застосовні матеріали.

Компетентні органи з питань цивільної авіації, експлуатанти аеропортів, експлуатанти літаків та інші авіаційні зацікавлені сторони повинні координувати свої дії в контексті цього керівного матеріалу з місцевими органами охорони здоров'я з метою досягнення оптимального зниження ризику та забезпечення відповідності національним вимогам з охорони здоров'я. Крім того, вони повинні взаємодіяти з національними органами охорони здоров'я, щоб допомагати у придбанні відповідної кількості захисних засобів та дезінфікуючих речовин [1].

Варто зазначити, що зовсім не багато авіакомпаній на час пандемії здійснюють безкоштовний обмін усіх квитків чи повернення грошей з ініціативи пасажирів. На решті, авіалініям за це доведеться заплатити штраф або й просто втратити квиток, тому що по факту рейс не скасовується. Варто звернути увагу, що у кожній авіакомпанії свої правила відшкодування вартості придбаних квитків, але в цілому процедури у більшості схожі. Пасажир повинен оформити заявку на відшкодування вартості перевезення, і, згідно законодавства України, на розгляд заявки від пасажирів на відшкодування коштів за квиток у авіакомпанії є 90 днів [2].

Авіакомпанії пропонують на вибір декілька видів компенсацій: перенесення дати перельоту, але протягом року після невиконаного рейсу; 120% промокоду з ним можна змінити і дату і напрямок перельоту; повернення коштів за невикористані квитки згідно з тарифом. Юридичний факт введення карантину віднесений до форс-мажорних обставин законом про запобігання виникненню та поширенню корона вірусної хвороби. Авіаперевізник не зобов'язаний виплачувати передбачену Монреальською конвенцією компенсацію, якщо він може надати підтвердження того, що причиною скасування рейсу була дія надзвичайних обставин. Більшість авіакомпаній, так само, як і МАУ, задекларували відмову в здійсненні перевезення пасажирів у разі, якщо він відмовляється дотримуватися правил особистої безпеки, наражаючи тим самим на небезпеку інших пасажирів. Ідеться про відмову від носіння маски, а також виявлення

симптомів захворювання (лихоманка, підвищення температури, кашель, головний біль, нудота і блювання, закладення носа або нежить). Однак експерти ІАТА вважають, що сучасні повітряні лайнери тільки своїми технічними пристроями сприяють антивірусній безпеці: це розташовані один за одним крісла, а також їх спинки, які не дозволяють спілкуватися пасажиром лицем до лиця, що і є вірусним бар'єром, а пристрій Потік повітря салону від стелі до підлоги сприяє зниженню передачі вірусу уздовж салону, спускаючи до підлоги всі мікрочастинки [3].

Пандемія коронавірусу змінила не тільки авіаперевезення, а й авіаційну промисловість. Із зупинкою польотів ринкова вартість літаків, за які раніше авіакомпанії платили сотні мільйонів доларів, в одну мить наблизилася до нуля. Попит на повітряні судна буде відновлюватися повільно – слідом за відновленням авіасполучення. А це означає, що авіавиробникам і їх постачальникам різних рівнів доведеться серйозно перебудовувати виробництво.

Так, Airbus робить все можливе, щоб забезпечити максимальну експлуатаційну готовність санітарної авіації, а саме гвинтокрилів для екстрених вильотів. Виробник розробляє спеціальні рішення для ізоляції кабіни гвинтокрила від основної частини салону. Серед них – захисні екрани, які служать бар'єром між екіпажем і пацієнтами і допомагають захистити пілотів. Компанія вже представила це технічне рішення для легких дводвигунових вертольотів H135 і H145, а також вертольотів важкого класу AS332/H225 [4].

Аналогічні рішення для моделей AS365, H155 і H175 будуть запропоновані найближчим часом. Крім того, Airbus випустив керівництво про те, як правильно проводити прибирання і дезінфекцію вертольотів, робочих місць і обладнання, які могли зазнати зараження. Окрема увага приділяється навчанню. Практичний і технічний інструктаж тепер можна проводити онлайн, адже вони адаптовані до віртуального середовища з використанням спеціального програмного забезпечення [5].

Фактично, аеропорти – це чисті та безпечні місця; всі пасажирів повинні носити маску під час реєстрації, при посадці, під час польоту та при висадці. Фізична відстань не менше 1 метра на стійках реєстрації та під час посадки є обов'язковою. Температурний скринінг також обов'язковий перед входом в термінал, а температура тіла ще раз перевіряється перед посадкою. Дезінфекція та очищення проводяться постійно, і всюди доступні дозатори водно-спиртового гелю. Більше того, літаки є дуже безпечним місцем щодо передачі COVID-19, враховуючи, що носіння маски є обов'язковим, повітря в салоні оновлюється кожні дві-три хвилини, а кабіна обладнана фільтрами частинок HEPA, які поглинають 99,9% частинок та ідентичні тим, що використовуються в операційних. Це оновлення гарантує, що повітря на борту буде здоровим.

Література

1. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). URL: <https://www.iata.org>. (дата звернення: 18.04.2023).
2. План боротьби ООН з коронавірусом. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4301435> (дата звернення: 18.04.2023).
3. Міри ЄС для протидії коронавірусу. URL: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/coronavirus_measures_30.03.pdf. (дата звернення: 18.04.2023).
4. ВООЗ. Доповідь Виконавчого комітету по боротьбі з Covid 19, 2021. URL: https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA74/A74_2-ru.pdf. (дата звернення: 18.04.2023).
5. Нгюен Д. Об'єднуючи світ в період випробувань: роль міжнародної цивільної авіації в боротьбі з пандемією / Всесвітня продовольча програма, 2020. URL: <https://www.un.org/ru/124554> (дата звернення: 18.04.2023).

UDC 347.763.1 (043.2)

Tyubay A.V., applicant for higher education
first (bachelor's) level,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine
Scientific adviser: Khotsianovska N.F., Senior Lecturer

SIGNIFICANCE OF ACCESSION OF UKRAINE TO TRANSPORT VISA-FREE REGIME AND TO ELECTRONIC CONSIGNMENT NOTE OF THE EUROPEAN UNION

In peacetime, cargo transportation from and across the territory of Ukraine was carried out by three types of transport, namely: air, land and sea. Due to the war, the airspace of Ukraine is closed, which makes any transportation by air transport impossible. The situation at sea is extremely difficult, so the sea routes can be considered closed. Land transport also found itself in a difficult situation because: 1) some roads and railways remain dangerous, others are damaged or completely destroyed; 2) road and rail transport have been subjected to a significant load because they are forced to transport cargo that was previously carried out by air or sea. At the same time, despite all the difficulties, Ukraine is actively working to create the necessary logistical conditions, in particular through cooperation with the EU and the introduction of European electronic technologies.

Taking into account the above circumstances, on September 16, 2022, the Agreement between Ukraine and the European Union on freight transportation by road transport (hereinafter - the Agreement) was approved [1]. The main purpose of the Agreement is enshrined in the first part of Article 1 and is expressed in the facilitation of road freight transportation between the EU and Ukraine. Previously, Ukrainian carriers could carry out road freight