

Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского
Серия «Юридические науки». Том 26 (65). 2013. № 2-1 (Ч. 2). С. 49-54.

УДК 341.342.92

ПРОБЛЕМА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Козачок І. Я.

*Національний авіаційний університет
м. Київ, Україна*

У статті здійснена спроба розкриття механізму адміністративно-правового регулювання безпеки польотів, його основних складових – оновлення парку повітряних суден, аеродромної техніки та сучасного навігаційного обладнання; створення сприятливого конкурентного поля серед авіаперевізників; посилення уваги до інформаційної безпеки як необхідної складової безпеки польотів загалом; належного володіння іноземною мовою, насамперед англійською, особами, які безпосередньо забезпечують безпеку польотів; а також імплементації норм міжнародного повітряного права в українське законодавство.

Ключові слова: безпека польотів, державне регулювання, професійна освіта, інформаційна безпека.

Вступ. У сучасному світі проблема забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є однією з найактуальніших. Вона зачіпає майже всі важливі сторони життя суспільства – політику, економіку, добробут людей. Від того, наскільки професійно відповідні державні структури діють у цій сфері, залежатиме безпека людей, економічна ефективність авіаційного транспорту та його конкурентоспроможність, а, зрештою, авторитет у світі держав, які виявляють реальну турботу про безпеку своїх авіаційних транспортних систем.

Разом з тим діяльність держави щодо адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки польотів робить лише перші кроки і характеризується відсутністю науково-теоретичних досліджень цієї проблеми, у тому числі: невизначеністю місця безпеки польотів в системі національної безпеки України, поняття і правової характеристики безпеки польотів.

Проаналізувавши статистичні дані, можна дійти висновку, що за останні роки в Україні стан безпеки польотів погіршився. За даними ІКАО, показники рівня безпеки польотів в нашій державі значно гірші від показників інших потужних «авіаційних держав». За даними Генпрокуратури, більша частина українських аеродромів та аеропортів не відповідає встановленим вимогам. Це, а також ряд інших причин, таких як експлуатація застарілої техніки, некомпетентність фахівців у цій галузі тощо і є причинами низького рівня безпеки польотів в Україні.

Вклад основного матеріалу дослідження. Отже, логічно постає питання: в яких напрямках і яких заходів необхідно вжити для покращення ситуації в сфері забезпечення безпеки польотів? Адже без розуміння основних аспектів, з яких складається-

ся проблема адміністративно-правового регулювання безпеки польотів, підвищити рівень безпеки неможливо.

Перш за все – техніка. Існує багато науково обґрунтованих думок щодо цих питань, і варто підкреслити, що вони не стільки різняться між собою, скільки взаємодоповнюють. Вчені в галузі безпеки польотів вважають, що організаційні та експлуатаційні заходи економічно ефективні тільки в аеропортах зі значною інтенсивністю польотів, в інших аеропортах вони також можуть бути ефективні, але при меншому ступеню їх впровадження (менших витратах). При обчисленні ефективності модернізації деяких частин двигуна (двигуна і планера), не враховано, що витрати на ці заходи будуть окупуватися протягом десятків років, тоді як організаційні і експлуатаційні заходи дають ефект (соціальний та економічний) відразу ж після їх втілення. Таким чином, на думку Бондаренко О., якщо навіть буде створено економічний механізм, повної компенсації збитків від впливу авіації на довкілля, це не буде стимулювати авіакомпанії купувати сучасніші і, як правило, дорожчі літаки [1, с. 26].

Схожу думку щодо застарілої техніки висловлює і Раскалей М.: «... більша частина українських авіаперевізників є чартерними авіакомпаніями, що використовують застарілу й таку, що відпрацювала свій ресурс техніку радянського виробництва. Частина з них взагалі не має власного парку повітряних суден, а використовує лише орендовану авіатехніку» [2, с. 22]. Авіаційна галузь є надзвичайно важливою складовою економіки держави, то ж, щоб інтегруватися у світову економічну спільноту необхідно підтримувати авіацію у належному стані. Для цього необхідно удосконалювати вітчизняну нормативно-правову базу, укладати якомога більше договорів перевезень з зарубіжними авіакомпаніями. Інтеграція цивільної авіації в систему міжнародних зв'язків являє собою стратегічну важливу мету національної економічної політики. Досягнення цієї мети дає можливість Україні стати учасником програми розвитку єдиного європейського повітряного простору. Встановлення так званих «повітряних мостів» сприятиме співпраці українських авіаперевізників з європейськими колегами, виходу цих взаємовідносин на вищий рівень. Ініціатива подібного масштабу вимагає розробки спеціальних експлуатаційних положень, які дозволятимуть забезпечити високий рівень безпеки польотів під час аеронавігаційного обслуговування, а також врахування того факту, що на вільному ринку змогли успішно конкурувати переважно ті компанії, що встигли «зміцнити» під «крилом» своєї держави, а країни, які знехтували розумною державною протекціоністською політикою, фактично втратили національну авіацію. Отже, для розвитку авіації потрібно не лише удосконалити техніку, але й загалом потрібна ефективна державна політика щодо підтримання міжнародних економічних зв'язків «... Україна як один із світових лідерів авіабудування має відстоювати і дотримуватися протекціоністської політики у цій сфері. І така політика має будуватися з урахуванням як вітчизняної, так і світової європейської правової традиції» [3, с. 78].

Можна стверджувати, що роль держави у забезпеченні безпеки польотів є найсуттєвішою. На думку Кравченка М., в останні роки застосування законодавства про конкуренцію щодо повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладене в національне законодавство про конкуренцію, в тому числі на повітряному просторі, по-

стійно збільшується. Як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації важливим для регулювання є питання союзів та об'єднань, невідсудності згідно антимонопольного законодавства, зловживання переважним положенням на ринку, демпінгу щодо обсягу перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги, кредитів та інші. Головною проблемою у вирішенні цих питань є різні підходи країн-учасниць міжнародного авіаційного ринку щодо розмежування звичайної та антиконкурентної практики здійснення діяльності суб'єктами авіаційних перевезень. Володіння державою контрольним пакетом корпоративних прав провідних національних перевізників є звичайною практикою контролю за діяльністю авіаційних підприємств на пострадянському просторі. Також практикується надання цим перевізникам з боку держави прямої фінансової підтримки та іншої допомоги, яка значно впливає на конкурентоспроможність національних перевізників пострадянських держав, порівняно з авіаперевізниками інших країн на ринку міжнародних авіаційних перевезень. На сьогодні країни СНД формують свої відносини у сфері міжнародних авіаперевезень на основі достовірних угод. Таким чином вони намагаються захистити інтереси своїх національних авіаперевізників. Така протекціоністська політика загалом характерна для вказаних країн, оскільки внаслідок об'єктивних обставин їх авіакомпанії не спроможні на рівних конкурувати з лідерами міжнародного авіаційного ринку перевезень – США та країнами Євросоюзу. «Практика жорстокого регулювання питань призначення перевізників, визначення перевізних обсягів, кількості рейсів і маршрутів дозволяє стримувати експансію іноземних авіаперевізників на ринки країн пострадянського простору» [4, с. 141].

Наступна проблема полягає в інформаційній глобалізації. Для того, щоб українські перевізники перебували в узгодженій системі з іноземними суб'єктами необхідно удосконалити вітчизняне законодавство і в цьому аспекті. Деякі непорозуміння призводять до втрати престижу та до суттєвих матеріальних втрат авіакомпаній. Тобто, на думку Раскалей М., «...глобалізація в цьому питанні може мати позитивні наслідки тільки в тому випадку, коли йдеться про спрощення системи регулювання відносин повітряного сполучення. А для досягнення цієї мети доцільно було б створити таку інформаційну систему, яка б містила в собі всі нормативні документи, включаючи конвенції, міждержавні угоди та інші нормативні акти, як зовнішні, так і внутрішні, які стосуються повітряного права. Необхідно сюди додати також судову практику та коментарі щодо застосування таких нормативних актів. Це могло б значно полегшити діяльність суб'єктів авіаперевезень, покращити практику вирішення спорів у судовому порядку і, взагалі, вдосконалити відносини в цій галузі. Така інформація має цінність ще й тому, що виходячи з подій, які відбуваються у світі останнім часом, вона має більш чітко зорієнтувати вітчизняних авіаперевізників, зайнятих у міжнародних авіаперевезеннях, в особливостях правового режиму «відкритого неба», а це знання, які мають великий практичний сенс при роботі на ринку перевезень у таких країнах. Крім того, така робота може значно розширити уявлення про діяльність, що проводиться ІКАО в інтересах встановлення загальних техніко-юридичних правил у галузі міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту» [2, с. 23].

Також варто приділити більшу увагу імплементації норм міжнародного повітряного права в українське законодавство. Що стосується країн Європейського Союзу, то

тут щодо діяльності авіаперевізників державна політика є дуже демократичною. За останні роки, як показала практика, невеликі авіакомпанії зіткнулись з фінансовими труднощами поряд з великими авіакомпаніями, але, в будь-якому випадку, для всіх них пріоритетним завданням є захист від західних конкурентів. Саме тому і виникають різноманітні напрями роботи з інформаційної безпеки України в міжнародному праві: «... інформатизація авіаційної галузі має відношення не тільки до галузевої інформаційної діяльності, а й опосередковано зачіпає потреби та інтереси пасажирів та працівників авіаційної галузі, у тому числі: їх права і свободи як людей, громадян, гарантій цих прав і свобод, визначає обов'язки громадян, їх правосуб'єктність, правовий режим власності на інформацію; порядок застосування мов; реалізацію засад регулювання праці співробітників авіаційної галузі тощо» [5, с. 7]. Відомо, що інформатизація в «авіаційному законодавстві» не має належного закріплення, а саме у Повітряному кодексі України. Це є суттєвою прогалиною, оскільки існує небезпека втручання у комп'ютерні інформаційні системи, що може спричинити правопорушення у цій сфері. У сучасному суспільстві, на жаль, є загроза, що інформаційні комп'ютерні системи можуть стати об'єктами посягань терористичних та злочинних організацій щодо неправомірних дій. Також інформацією можуть зацікавитися конкуруючі структури, що неодмінно також спричинить чималі збитки. Отже, існує велика необхідність удосконалити систему інформатизації в авіаційній галузі на законодавчому рівні.

Не менш важливим питанням авіаційної безпеки є володіння іноземною, насамперед англійською мовою, фахівцями в авіаційній галузі. Чимало фахівців у галузі повітряного та міжнародного повітряного права вважають, що підготовка екіпажу повітряного судна та авіаційного персоналу в Україні здійснюється на неналежному рівні. Основною проблемою є низький рівень професійної освіти, поверхневе вивчення необхідної термінології, недостатнє вивчення іноземної мови у вищих навчальних закладах. «...Науково-технічний прогрес в авіації та збільшення обсягу міжнародних повітряних перевезень значно змінили вимоги до підготовки диспетчерського складу та призвели до різкого збільшення мовної взаємодії із застосуванням мови фразеології, розробленого на базі не тільки російської мови, але й англійської, французької тощо. Необхідно відзначити, що однією зі складових професійних якостей авіадиспетчера є сукупність знань, навичок та вмінь з ведення радіообміну англійською мовою (його іншомовна компетенція). Іншомовна комунікативна компетенція авіадиспетчерів звичайно розуміється як здатність і готовність здійснювати іншомовне спілкування в процесі радіообміну в конкретних умовах професійної взаємодії. Як свідчить практика, у позаштатних ситуаціях, будучи під впливом тих або інших стресових чинників (раптовістю, неоліку часу, погрозам для власного життя) диспетчер-оператор не в змозі реалізувати всі свої знання, навички й уміння, отримані в процесі підготовки, через що значно знижується безпека польотів та зростає кількість авіаційних подій із вини людського чинника» [6, с. 129]. Проблема володіння «вільною авіаційною англійською мовою серед пілотів і диспетчерів неангломовних країн стоїть досить гостро не лише у нашій країні. ІКАО посилює відповідальність експлуатантів повітряних суден за рівень знань і вмінь персоналу. Отже, серйозність таких змін потребує реформи системи професійної підготовки авіафахівців в аспекті вивчення загальної, а також професійно орієнтовано англійської мови, фразеології радіообміну.

Висновки. Таким чином, підвищення рівня безпеки польотів об'єктивно потребує адміністративно-правового регулювання. Вдосконалення, а подекуди рішучого правового втручання потребують аспекти, які безпосередньо впливають на безпеку авіаційних перевезень. Серед основних – оновлення парку повітряних суден, аеродромної техніки та сучасного навігаційного обладнання; створення сприятливого конкурентного поля серед авіаперевізників; посилення уваги до інформаційної безпеки як необхідної складової безпеки польотів загалом; належного володіння іноземною мовою, насамперед англійською, особами, які безпосередньо забезпечують безпеку польотів. Однією з найважливіших перспективних задач залишається імплементація норм міжнародного повітряного права в українське законодавство.

Список літератури:

1. Бондаренко О. М. Інформаційне забезпечення процесу проведення оцінки економічної безпеки авіакомпанії / О. М. Бондаренко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – Вип. 10. – Київ : НАУ, 2003. – С. 21-28.
2. Раскалей М. Парадигма вдосконалення повітряного права України / М. Раскалей // Віче. – 2009. – № 12. – С. 22-23.
3. Задорожня Г. В., Соколова Є. П. Державна політика розвитку цивільної авіації ХХІ століття: економічні і стратегічні можливості України / Г. В. Задорожня, Є. П. Соколова // Юридичний вісник. – 2009. – №1 (10). – С. 78.
4. Кравченко М. В. Регулювання та розвиток конкуренції авіаперевізників світу та України / М. В. Кравченко // Економіка та держава. – 2011. – № 8. – С. 141-146.
5. Цимбалюк В. С. Забезпечення безпеки інформаційних систем у цивільній авіації / В. С. Цимбалюк // Юридичний вісник «Повітряне та космічне право». – 2008. – № 4 (9). – С. 5-10.
6. Кміта Є. В. Комунікативна та іншомовна компетенція диспетчера управління повітряним рухом, їх сутність, складові та співвідношення / Є. В. Кміта // Теоретичні питання культури, освіти та виховання. – Вип. 47. – К. : Вид. центр КНЛУ, 2013. – С. 128-134.

Козачок І. Я. Проблемы административно-правового регулирования безопасности полетов в современных условиях / И. Я. Козачок // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. – 2013. – Т. 26 (65). № 2-1. – Ч. 2. – С. 49-54.

В статті предпринята попытка раскрытия механизма административно-правового регулирования безопасности полетов, его основных составляющих – обновление парка воздушных судов, аэродромной техники и современного навигационного оборудования, создание благоприятного конкурентного поля среди авиаперевозчиков, усиление внимания к информационной безопасности как необходимой составляющей безопасности полетов в целом; надлежащего владения иностранным языком, прежде английским, лицами, которые непосредственно обеспечивают безопасность полетов, а также имплементации норм международного воздушного права в украинское законодательство.

Ключевые слова: безопасность полетов, государственное регулирование, профессиональное образование, информационная безопасность.

**PROBLEMS OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION
OF SAFETY IN CURRENT CONDITIONS**

Kozachock I. Ya.

*National Aviation University
Kyiv, Ukraine*

The problem of raising the level of safety of aviation has always been and will be relevant as it concerns the most expensive – life and health. A closer analysis it becomes apparent that it is the so-called infrastructural problems and can be treated in various fields – economic, socio-political, international law, technology and

more. Since independence, Ukraine had begun the process of legal regulation of this issue. However, it is clear that for further improvements need to take a number of measures. Since examining national statistics and data from the International Civil Aviation Organization (ICAO) we can conclude that the state of aviation safety has deteriorated. Indicators of safety is much worse than these figures of other countries near and far abroad. According to the control and supervision of, a significant portion of domestic airfields and airports do not meet established specifications. In this article an attempt opening mechanism of administrative and legal regulation of aviation safety, its main components – the renewal of the fleet of aircraft, airport equipment and modern navigational equipment, creating a favorable competitive field among carriers, increased attention to information security as a necessary component of the overall safety, proper ownership foreign language, especially English, persons who directly provide flight safety, as well as implementation of international air law in the Ukrainian legislation. Achieving these goals will enable Ukraine to become a member of the single European sky. Installing the so-called «air bridge» to promote cooperation of Ukrainian airlines with European colleagues, the release of these relations to a higher level.

Key words: flight safety, government regulation, professional education, information security.

Spysok literatury:

1. Bondarenko O. M. Informacijne zabezpechnnja procesu provedennja ocinky ekonomichnoi' bezpeky aviakompanii' / O. M. Bondarenko // Problemy pidvyshhennja efektyvnosti infrastruktury. – Vyp. 10. – Kyi'v : NAU, 2003. – S. 21-28.
2. Raskaljej M. Paradygma vdoskonalennja povitranogo prava Ukrai'ny / M. Raskaljej // Viche. – 2009. – № 12. – S. 22-23.
3. Zadorozhnja G. V., Sokolova Je. P. Derzhavna polityka rozvytku cyvil'noi' aviacii' HHI stolittja: ekonomichni i strategichni mozhlyvosti Ukrai'ny / G. V. Zadorozhnja, Je. P. Sokolova // Jurydychnyj visnyk. – 2009. – № 1 (10). – S. 78.
4. Kravchenko M. V. Reguljuvannja ta rozvytok konkurencii' aviapereviznykiv svitu ta Ukrai'ny / M. V. Kravchenko // Ekonomika ta derzhava. – 2011. – № 8. – S. 141-146.
5. Cymbaljuk V. S. Zabezpechnnja bezpeky informacijnyh system u cyvil'nij aviacii' / V. S. Cymbaljuk // Jurydychnyj visnyk «Povitranje ta kosmichne pravo». – 2008. – № 4 (9). – S. 5-10.
6. Kmita Je. V. Komunikatyvna ta inshomovna kompetencija dyspetchera upravlinnja povitranym ruhom, i'h sutnist', skladovi ta spivvidnoshennja / Je. V. Kmita // Teoretychni pytannja kul'tury, osvity ta vyhovannja. – Vyp. 47. – K. : Vyd. centr KNLU, 2013. – S. 128-134.