



УДК 347.82:656.08

ORCID id <https://orcid.org/0000-0002-9035-144X>

Філіннов Артем Валерійович,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри господарського та
транспортного права
юридичного факультету
Інституту управління, технологій та права
Державного університету інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ ЯК КОМПЛЕКСНОЇ КАТЕГОРІЇ ТА СИСТЕМНИЙ ПІДХІД: ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Анотація. У статті, на основі системного аналізу правових положень щодо комплексної категорії «безпека (цивільної) авіації» та її складових, автор формулює та обґрунтовує висновки, що можуть сприяти формуванню сучасної концепції безпеки авіації, та пропозиції, спрямовані на удосконалення законодавства України, в першу чергу понятійно-категоріального апарату. Автор обґрунтовує висновок, що нинішнє тлумачення складної комплексної категорії «безпека авіації» в законодавстві України хоч і відповідає в цілому міжнародним стандартам (в першу чергу ICAO SARPs), але вже не повною мірою відповідає сучасним загрозам та ризикам в авіаційній галузі, оскільки не враховує такі критично важливі небезпечні чинники як: політичні та військові ризики, недисципліновані пасажери, радіаційна та біологічна загроза.

Ключові слова: безпека авіації, авіаційна безпека, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, безпека польотів, безпека аеронавігації, екологічна безпека авіації.

Summary. The article deals with the problems of aviation safety. The main idea of the article is to focus attention on the latest trends in the development of international and Ukrainian law in the aviation safety sphere. Based on a systematic analysis of legal provisions regarding the complex category of “(civil) aviation safety” and its components, the author formulates and substantiates conclusions that can contribute to the formation of a modern concept of aviation safety, and proposals aimed at improving the legislation of Ukraine.

In the article on the basis of comparative analysis of new international and national law, the author formulates and justifies proposals for the improvement of the concepts and categories in the aviation safety sphere, such as: aviation, civil aviation, air transport, aviation safety, aviation security, safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference, flight safety, safety of air navigation, ecological safety of the aviation and environmental protection. In particular, the author considers it appropriate to clearly distinguish between the terms “aviation”, “civil aviation” and “air transport” in Ukrainian legislation through their legislative definition. In the

same way, the author considers it necessary to distinguish between the concepts of "aviation safety " and "civil aviation safety".

The author also believes that it is extremely impractical to use in the law two terms that are so similar at first glance, but different in meaning, like "aviation safety " and "aviation security." The author conducts a comparative analysis of the norms and terminology of the new Ukrainian law "On the State program of the aviation security of civil aviation" with the norms and terminology of international law. The author substantiates the expediency of replacing the term "aviation security" in Ukrainian legislation with a more precise term "safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference". In addition, the author notes that the current legislative definition of aviation security ignores the factor of undisciplined passengers. Since the protection of civil aviation from illegal acts of states is not covered by the category of aviation security, the author proposes to include the protection of civil aviation in the zone of military conflicts in the category «safety of air navigation».

Since Ukraine does not have a legislative definition of the ecological safety of civil aviation, the author proposes his own. The author is convinced that the category of environmental safety, in addition to well-known factors of aircraft noise pollution and engine emissions, should take into account factors of radiation and biological hazard (epidemic, epizootic, epiphytotic etc.).

The author substantiates the conclusion that the current interpretation of the complex integrated category of "aviation safety" in the legislation of Ukraine, although it generally complies with international standards (primarily ICAO SARPs), but no longer fully complies with modern threats and risks in the aviation industry, since it does not take into account critical hazards such as: political and military risks, undisciplined passengers, radiation and biological threats. The author considers it expedient to bring into line with the meaning of Article 1 of the Beijing Convention of 2010 the definition of the aviation safety and security that contains the legislation of Ukraine. Indeed, in the Art. 1 of the 2010 Beijing Convention, new crimes appeared that consist in the unlawful misuse of civil aircraft and are directed not so much against the safety of civil aviation as against the safety of third parties and the environment.

Key words: aviation safety, aviation security, safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference, flight safety, safety of air navigation, ecological safety of the aviation and environmental protection.

Постановка проблеми. Як впливає зі змісту ст. 1187 Цивільного Кодексу України [1], авіаційна діяльність становить джерело підвищеної небезпеки для людини, що підтверджується статистикою авіаційних подій (авіакатастроф та аварій) та інцидентів, які продовжують траплятися з цивільними повітряними суднами, незважаючи на всі заходи, що вживаються як на міжнародному рівні, так і на рівні окремих держав. Наразі немає ніяких підстав вважати, що ця статистика суттєво зміниться у найближчі роки. Безпека цивільної авіації й надалі залишиться в центрі уваги держав та міжнародної спільноти. Більше того, останні катастрофи з повітряними суднами, деякі з яких безпосередньо торкнулись України (зокрема, катастрофа Boeing-777

17 липня 2014 р. (рейс МН17) та катастрофа Boeing 737 8 січня 2020 р. під Тегераном), свідчать про те, що існує нагальна необхідність в постійному оновленні чи навіть перегляді концептуальних підходів до безпеки авіації з метою врахування нових чинників загроз та ризиків. В той же час законодавство України в цій сфері не встигає за новими викликами. Так, законодавче визначення категорій «безпека авіації», «авіаційна безпека», «безпека польотів» не оновлювалось з 2011 року, коли воно було закріплено в нинішньому вигляді в Повітряному кодексі України [2] (далі по тексту – ПКУ). Згідно ч. 1 ст. 16 Закону України «Про транспорт»: «підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища» [3]. Вважаємо такий підхід законодавця невиправдано звуженим. Цитоване вище положення нічого не говорить, наприклад, про обов'язок транспортних підприємств забезпечувати схоронність майна, що перевозиться транспортом (вантажу, багажу та пошти), захист персональних даних тощо. Подібних прикладів можна наводити багато (деякі з них ми розглянемо далі) – всі вони є свідченням того, що чинне законодавство в даній сфері не повністю відповідає викликам часу в першу чергу щодо термінологічного апарату.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Прямо чи опосередковано правові аспекти безпеки авіації досліджували М. М. Аваков, В. Д. Бордунов, М. М. Волков, Р. О. Герасимов, А. Г. Ляхов, Ю. М. Малєєв, С. І. Москаленко, А. Ю. Піджаков, В. І. Рижий, Г. Р. Халімова, В. О. Чернов, R. I. R. Abeyratne, A. Abramovsky, S. K. Agrawala, Y. Alexander, I. Awford, R. P. Boyle, J. Busuttill, C. F. Butler, K. Chamberlain, J. T. Choi, D. Y. Chung, J. H. Daniel, P. S. Dempsey, C. Emanuelli, A. E. Evans, M. J. Fenello, M. E. Fingerman, D. Fiorita, G. F. Fitzgerald, D. Gero, L. C. Green, B. Hoffman, B. Jenkins, N. D. Joyner, O. J. Lissitzyn, R. H. Mankiewicz, R. J. McGrane, E. McWhinney, A. I. Mendelsohn, A. Merari, M. Milde, J. F. Murphy, H. E. Reser, J. L. Rhee, J. B. Rhineland, S. B. Rosenfeld, W. Schwenk, I. M. Sheppard, S. Shubber, M. S. Simons, E. Sochor, H. Steelman, H. F. Van Panhuys, X. Wang, R. Wilberforce та інші вчені. Але, незважаючи на те, що проблема досить жваво дискутувалась у зарубіжній та вітчизняній науці, не так багато дослідників робили спробу дати самостійне наукове визначення безпеки авіації та безпосередньо пов'язаних з нею понять (термінів). Так, російський науковець В. А. Свіркін розглядає безпеку на повітряному транспорті крізь призму транспортної безпеки в цілому, спираючись на комплексний підхід до транспортної безпеки у відповідному законі РФ від 9 лютого 2007 р. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». В. А. Свіркін цілком слушно, на нашу думку, зауважує, що відсутність термінологічного апарату, що офіційно закріплює систему термінів та визначень, призводить не тільки до складнощів і нерозуміння в теоретичному вимірі, але й у правозастосовній практиці [4, С. 62] (переклад з російської мови мій). Нажаль, це зауваження частково справедливе також і для українського законодавства. В Україні немає не тільки закону про транспортну безпеку, а й закону про безпеку авіації. Можливо з цим пов'язаний той факт, що в українській юридичній доктрині

майже відсутні й дослідження безпеки (цивільної) авіації як комплексної категорії, хоч це поняття є законодавчо закріпленим (зокрема, в ПКУ).

Метою даної статті є на основі системного аналізу правових положень щодо категорії «безпека (цивільної) авіації» та її складових, сформулювати та обґрунтувати висновки, що могли б сприяти формуванню сучасної концепції безпеки авіації, та пропозиції, спрямовані на удосконалення законодавства України, в першу чергу понятійно-категоріального апарату. Також хотілося б привернути увагу законодавця, науковців і практиків до зазначеної проблематики.

Виклад основного матеріалу. Перш ніж ми перейдемо безпосередньо до предмету нашого дослідження, необхідно зауважити один ключовий для його розуміння момент: у вітчизняному законодавстві термін «безпека авіації» використовується в переважній більшості випадків в значенні «безпека цивільної авіації». Можливо, це пов'язано з більш глобальною проблемою ототожнення в законодавстві України термінів «авіація» та «цивільна авіація», які обидва систематично використовуються в значенні повітряний (авіаційний) транспорт. Це саме по собі можна розглядати як неточність термінології вітчизняного законодавства, про що ми вже писали раніше [5, С. 21; 6, С. 17-18]. Безумовно, коректніше було б в цій статті вести мову саме про безпеку *цивільної* (тут і далі курсив мій) авіації. Однак це створило б різночитання з чинним законодавством, яке всюди широко використовує стосовно цивільної авіації термін «безпека авіації», а уточнення «цивільної авіації» зустрічається лише щодо авіаційної безпеки, наприклад: «Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації». Тому в цій статті ми свідомо слідом за чинним законодавством України використовуємо термін «безпека авіації» в значенні «безпека цивільної авіації» незважаючи на те, що, на наш погляд, це є термінологічною неточністю, яку слід було б в законодавстві виправити, розмежувавши ці поняття шляхом їх законодавчого визначення в ПКУ. При цьому, на нашу думку, найбільш широким, загальним є поняття «авіація», одним з видів якої наряду з державною виступає цивільна авіація, яка, в свою чергу, включає до свого складу повітряний (авіаційний) транспорт (тобто авіацію, задіяну в перевезеннях), авіацію загального призначення (яка використовується в приватних, спортивних та інших особистих цілях) та авіацію, задіяну для виконання авіаційних робіт (авіаційно-хімічних, картографічних тощо). Відповідно до цього різний зміст будуть мати поняття «безпека авіації» та «безпека цивільної авіації» як загальне та особливе. В такому випадку їх використання буде виправданим. Використання ж цих двох термінів паралельно, як синонімів, на наш погляд, не є виправданим та доцільним.

Згідно п. 20 ч. 1 ст. 1 ПКУ: «*Безпека авіації* — стан галузі *цивільної авіації*, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного 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» [2]. На перший погляд, неохопленою цією дефініцією, залишаються хіба що пожежна безпека.

Але для того, щоб скласти уявлення, що дійсно розуміє законодавець під терміном «безпека авіації», не обійтись без детального аналізу її складових.

Згідно ч. 1 ст. 10 ПКУ: «Безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки» [2]. При цьому ПКУ, визначаючи поняття безпеки авіації (п. 20 ч. 1 ст. 1 ПКУ), безпеки польотів (п. 21 ч. 1 ст. 1 ПКУ) та авіаційної безпеки (п. 2 ч. 1 ст. 1 ПКУ), не містить визначення поняття екологічної, економічної та інформаційної безпеки авіації. Відразу зробимо застереження, що економічна безпека та інформаційна безпека цивільної авіації наразі залишаються найменш законодавчо врегульованими та дослідженими вітчизняною юридичною наукою складовими безпеки авіації, тому потребують окремого спеціального дослідження, яке ще тільки потрібно здійснити. Тому в цій доповіді мова про них йти не буде.

Тож розглянемо основні елементи безпеки авіації в тому порядку, в якому їх помістив законодавець.

1. Захист від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації – так звана «авіаційна безпека» (“aviation security”). Так, пп. 2.1.1. Керівництва з авіаційної безпеки (Дос 8973) [7], основним завданням держав у сфері безпеки міжнародної цивільної авіації називає забезпечення безпеки і захисту пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, населення, повітряних суден, засобів і служб аеропорту від актів незаконного втручання на землі та в повітрі. Водночас, згідно пп. 2.1.1. Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання», під час захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, першочерговою метою кожної держави є безпека пасажирів, екіпажу, наземного персоналу та суспільства в цілому [8].

Згідно п. 2 ч. 1 ст. 1 ПКУ [2] та підпункту 1 пункту 2 Державної програми [9]: «Авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів». Для українського законодавства характерно використання термінів «авіаційна безпека» та «авіаційна безпека цивільної авіації» як синонімів – тобто поняття авіаційної безпеки в законодавстві України, всупереч логіці, не є ширшим за поняття авіаційної безпеки цивільної авіації. Про цю особливість необхідно постійно пам'ятати при застосуванні вітчизняного законодавства в цій сфері, тим більше, що аналогічна проблема з термінами «безпека авіації» та «безпека цивільної авіації», які теж використовуються в українському законодавстві як синоніми. Вважаємо, що використання синонімічної термінології в законодавстві в даному конкретному випадку зокрема (і в більшості випадків загалом) є суттєвим недоліком, що свідчить про низький рівень якості законодавства.

Але ще більшу плутанину викликає співзвучність термінів «безпека авіації» та «авіаційна безпека». На нашу думку, вживання таких близьких за звучанням і далеких за значенням термінів «безпека авіації» та «авіаційна безпека» в законодавстві неминуче призведе (і вже призводить [10, С. 207]) до того, що їх плутають при використанні навіть науковці. Дані терміни з

лінгвістичної точки зору є тотожними і відрізняються лише порядком слів в словосполученні. Саме по собі різне тлумачення в законодавстві таких схожих, навіть лінгвістично рівнозначних термінів є небажаним, оскільки невиправдано ускладнює термінологію. Термін «авіаційна безпека» є просто буквальним, але неточним за змістом перекладом англійського терміну “aviation security”, який точніше було б перекласти «захист (охорона) авіації» (від актів незаконного втручання), тоді як «безпека авіації» позначається в англійських текстах міжнародних документів як “aviation safety”. Доказом правильності нашої точки зору є визначення терміну “security” у Главі 1 Додатку 17 [8] як захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що здійснюється шляхом реалізації комплексу заходів і залучення людських і матеріальних ресурсів (оскільки офіційного перекладу на українську мову не опубліковано, переклад мій, А.Ф.). Отже, в Додатку 17 [8] “security” розуміється не як безпека – тобто стан чи характеристика, а як захист (охорона), що являє собою комплекс заходів – а, отже, певний процес. Отже, наслідком неточного перекладу з англійської мови терміну “aviation security” маємо не тільки термінологічну плутанину, а й принципово неправильне визначення авіаційної безпеки у вітчизняному законодавстві як процесу, а не стану.

З аналізу змісту вітчизняного законодавства, зокрема п. 2 ч. 1 ст. 1 ПКУ [2] та підпункту 1 пункту 2 Державної програми [9] неминуче випливає висновок про повну тотожність термінів «авіаційна безпека» та «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» – отже ці терміни є взаємозамінними. І міжнародні документи ІКАО (зокрема, Керівництво з авіаційної безпеки (Дос 8973) [7]), і законодавство України (зокрема, Розділ XI чинного ПКУ) [2] оперують терміном «захист від актів незаконного втручання» наряду з терміном «авіаційна безпека». Вважаємо, що з огляду на необхідність подальшої уніфікації термінології українського законодавства, немає ніякої потреби в паралельному існуванні цих двох тотожних термінів у вітчизняному законодавстві, тому логічно залишити більш точний – яким, як випливає з вищенаведеного, є термін «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання».

В чинному законодавчому тлумаченні терміну «авіаційна безпека» абсолютно ігнорується фактор недисциплінованих пасажирів, хоч ця проблема дедалі більше привертає увагу ІКАО. Вказану проблему доцільно вирішувати саме в межах заходів авіаційної безпеки, оскільки проблема актів незаконного втручання та недисциплінованих пасажирів, а отже й заходів протидії ним мають багато спільного і можуть вирішуватись комплексно. Непоодинокі випадки, коли дії недисциплінованого пасажиря переходили в акт незаконного втручання – адже і те, і інше вчиняється з умислом і межа між ними, по суті – лише наявність у актів незаконного втручання тяжких наслідків. Тому виявляти потенційних недисциплінованих пасажирів необхідно до посадки на борт в рамках процедур авіаційної безпеки – на нашу думку, виявлення потенційно небезпечних для цивільної авіації осіб слід включити в процедуру контролю на безпеку.

Також поняття актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації не охоплює наразі (і, вважаємо, не буде охоплювати в найближчій перспективі) такі дії, якщо вони вчиняються державами чи від імені держави. Тому ми пропонуємо розглядати захист від незаконних дій держав, що загрожують безпеці цивільної авіації, під умовною назвою «військова безпека цивільної авіації», про що йтиметься далі.

2. Безпека польотів. П. 21 ч. 1 ст. 1 ПКУ містить дуже загальне визначення, яке могло б бути визначенням безпеки взагалі, але по відношенню до безпеки польотів нічого не прояснює: «Безпека польотів – стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня» [2]. Аналіз чинного законодавства дає підстави стверджувати, що під безпекою польотів слід розуміти ті аспекти безпеки авіації (льотна придатність, людський фактор, пожежна безпека, безпека програмного забезпечення авіаційних систем та безпека аеронавігації), які не охоплюються поняттями авіаційної та екологічної безпеки цивільної авіації. Отже, безпека польотів – комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей (враховує такі чинники як льотна придатність, безпека аеронавігації).

Крім терміну „безпека польотів” в міжнародному праві зустрічаються термін „безпека аеронавігації”. Це поняття в конвенції “СВРОКОНТРОЛЬ” 1960 р. не визначається, але виходячи з аналізу її змісту можна зробити висновок, що воно вужче за поняття „безпека польотів”, оскільки охоплює лише безпеку повітряного руху та його обслуговування (аеронавігаційного супроводу). Безпеку аеронавігації можна визначити як безпеку повітряного руху та його обслуговування (аеронавігаційного супроводу), тобто безпеку пілотування, аеронавігаційного та метеорологічного супроводу.

Катастрофічно (нажаль в прямому сенсі цього слова) недооціненим, як показали авіакатастрофи 2014 та 2020 року, є військовий фактор небезпеки для цивільної авіації, в першу чергу для безпеки польотів, а ще точніше – безпеки аеронавігації. Тому «військову безпеку цивільної авіації» наразі ми пропонуємо розглядати як складову безпеки аеронавігації, оскільки на нинішньому етапі розвитку міжнародного права ми не можемо віднести її до авіаційної безпеки.

3. Екологічна безпека авіації (як вона фігурує в ч. 1 ст. 10 ПКУ), яку ПКУ паралельно називає в п. 20 ч. 1 ст. 1 «охорона навколишнього природного середовища», а в ст. 83 «захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден» [2], не визначаючи жодного з цих трьох понять – що є небажаним з точки зору законодавчої техніки. Варто погодитись з точкою зору вчених [11; 12], що основним об'єктом негативного впливу цивільної авіації є населення, хоча не викликає сумнівів, що суттєва шкода також заподіюється навколишньому природному середовищу – таким чином, на нашу думку з вищенаведених трьох термінів перевагу слід надати терміну «екологічна безпека авіації» як більш широкому та такому що охоплює охорону та захист навколишнього природного середовища.

Основні міжнародні стандарти та рекомендована практика ІКАО в сфері екологічної безпеки цивільної авіації містяться в Додатку 16 до Чикагської

конвенції 1944 р. та інших, рекомендаційних документах. Ч. 2 ст. 83 ПКУ встановлює, що «Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання» [2]. Отже, основними чинниками негативного впливу цивільної авіації на населення та навколишнє природне середовище є авіаційний шум і викиди (емісія) забруднюючих речовин (палива та продуктів його згорання), а також електромагнітне випромінювання об'єктів авіаційної діяльності. Згідно п. 39 ч. 1 ст. 1 ПКУ: «емісія авіаційного двигуна - виділення авіаційним двигуном таких шкідливих газоподібних речовин, як дим, незгорілі вуглеводні, окиси вуглецю і окиси азоту» [2].

На нашу думку, положення ст. 83 ПКУ абсолютно не враховують такий важливий фактор безпеки, як біологічний – немає потреби доводити, що авіація може бути засобом розповсюдження небезпечних та патогенних організмів (та мікроорганізмів): бактерій, вірусів (зокрема й COVID-19), комах, спор грибків, насіння бур'яну тощо. Тому забезпечення екологічної безпеки повинно крім факторів авіаційного шуму та емісії шкідливих речовин обов'язково враховувати радіаційну та біологічну безпеку. В міжнародному праві намітилась відповідна тенденція, тільки там ці аспекти віднесені до сфери боротьби з актами незаконного втручання. Так, у переліку ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р. з'явилися нові злочини, що полягають у протиправному нецільовому використанні цивільних повітряних суден і спрямовані не стільки проти безпеки безпосередньо міжнародної цивільної авіації, скільки проти безпеки третіх осіб або навколишнього середовища (підпункти f), g), h), i) пункту 1 ст. 1 [13]). Це акти, яких не передбачає ні ст. 1 Монреальської конвенції 1971 р., ні додаткового Протоколу 1988 р. до неї, ні ст. 86 ПКУ [2], ані підпункт 6 пункту 2 нової Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації 2017 року [9].

Екологічну безпеку цивільної авіації ми пропонуємо визначити як стан, за якого небезпечні для людини та навколишнього природного середовища фактори глобального (руйнування озонового шару атмосфери) та локального характеру (авіаційний шум, емісія шкідливих речовин тощо) контролюються на визначеному у міжнародних та національних правових актах рівні. Цей рівень визначається мінімальними сертифікаційними вимогами (стандартами) для авіаційної техніки, аеродромів та аеропортів, на підтвердження дотримання яких видається сертифікат.

Висновки. Нові виклики сучасності зумовлюють необхідність постійної актуалізації чинного законодавства – адже основна мета права – ефективне регулювання суспільних відносин (або правовідносин, як вважають представники доктрини природного права). Але не тільки право і законодавство не стоять на місці – наука повинна випереджати їх розвиток як мінімум на крок. А для цього будь-які наукові правничі дослідження, об'єктом яких є правовідносини, потребують системного підходу: неможливо досліджувати

лише окремі правовідносини чи одні лише юридичні норми, ігноруючи тісно пов'язані з ними відносини. Вважаємо, що нинішнє тлумачення складної комплексної категорії «безпека авіації» в законодавстві України хоч і відповідає в цілому міжнародним стандартам (в першу чергу SARPS ICAO), але вже не повною мірою відповідає сучасним загрозам та ризикам в цій галузі. Ці невтішні висновки підтверджуються статистикою авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні та в світі в цілому, що не свідчить про підвищення рівня безпеки (зменшення рівня небезпеки та ризиків). Для зміни ситуації на краще, на нашу думку, потрібна нова концепція безпеки авіації, що враховувала б якнайбільше небезпечних чинників. Наразі термін безпека авіації в його законодавчому визначенні не враховує такі критично важливі небезпечні чинники як: радіаційна та біологічна (епідемії, епізоотії, епіфітотії, занесення інвазійних видів рослин, грибів тощо) загроза, політичні та військові ризики (незаконні дії держав, що загрожують безпеці цивільної авіації), недисципліновані пасажери. Зокрема, законодавче визначення авіаційної безпеки як складової безпеки авіації базується на визначенні та переліку актів незаконного втручання в діяльність авіації, які, в свою чергу, доцільно якнайскоріше розширити з урахуванням змісту положень підпунктів f), g), h), i) пункту 1 ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р. [13], до якої Україна досі не приєдналась (що є ще одним чинником відставання вітчизняного законодавства від останніх змін у міжнародному праві – і це враховуючи іманентні останньому інертність та консерватизм!). Також, оскільки захист цивільної авіації від незаконних дій держав не охоплюються категорією «авіаційна безпека», автор пропонує включати захист цивільної авіації в зоні військових конфліктів в категорію «безпека аеронавігації» під умовною назвою «військова безпека цивільної авіації».

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.
3. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446.
4. Сvirкин В. А. К вопросу обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте. Научный Вестник МГТУ ГА. 2013. № 196. С. 62-66.
5. Філіппов А.В. Безпека цивільної авіації як комплексне поняття. Повітряне і космічне право: Юридичний вісник. Наукові праці Національного авіаційного університету. Том. 3. К. : Видавництво Національного авіаційного університету „НАУ-друк”, 2007. № 4. С. 21-25.
6. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2010. 246 с.
7. Руководство по авиационной безопасности (ICAO Doc 8973). Издание 9. Монреаль, 2014. 818 с.

8. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Издание 10. Монреаль, 2017. 56 с.
9. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII. Відомості Верховної Ради України, 2017. № 16. Ст. 199.
10. Юридична енциклопедія: в 6 т. / за ред. Ю.С. Шемшученка. Київ: Укр. енциклопедія ім. М.П. Бажана, 1998. Т. 1: А-Г. 669 с.
11. Материалы 2-го совещания Комитета по охране окружающей среды ICAO. – Монреаль, 1991. – 98 с.
12. Crayston J. ICAO group identifies environmental problems associated with civil aviation. ICAO Journal. – 1992. – Aug. – P. 4-5.
13. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от 10 сентября 2010 г. Веб-сайт ООН. URL: www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_convention.pdf (дата звернення: 04.05.2020).