

Миронець О. М., старший викладач,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Віцке В. Ю., студент,
Навчально-науковий інститут Аеронавігації,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Кожного року все більше пасажирів використовують повітряний транспорт, який є комфортним та найшвидшим способом перевезення. З ростом популярності авіаперевезень потрібно тримати на найвищому рівні авіаційну безпеку, адже авіаційна сфера вимагає уваги до найменших деталей, так як навіть найменша похибка може коштувати життя багатьох людей.

Згідно з п. 2 ст. 1 Повітряного кодексу України від 19.05.2011 № 3393-VI авіаційною безпекою є захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів [1].

Відповідно до розділу II Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 № 545-IV (далі по тексту – Закон), авіаційна безпека є комплексом заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність [2]. Вказане поняття тісно пов'язане з визначенням заходів контролю безпеки, під якими у розділі II вказаного Закону розуміються спеціальні заходи щодо запобігання внесенню в контрольовану зону та на борт повітряного судна зброї, вибухових речовин та інших небезпечних предметів, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання [2]. Одним із заходів попередження вчинення актів протиправного характеру у сфері авіації є встановлення рентгенів та спеціальних рамок безпеки на вході до термінального комплексу аеропорту. Проте вказані технічні засоби на практиці не рідко призводять до наслідків проблемного характеру.

Наприклад, вказані рентгени та рамки безпеки спричиняють значне скупчення пасажирів у пікові години навантаження на авіаційний комплекс. Зазначене, безумовно, носить характер значного ризику для організації терактів, що можуть мати наслідком значні людські втрати.

Крім того, використання, наприклад, так званих, «сканерів оголеного тіла» викликало ряд невдоволених дискусій. З одного боку, вказані сканери дозволяють виявити всі заборонені до авіаперевезення предмети або ж речовини, що можуть бути навмисне розміщені на тілі людини.

Проте, з іншого боку, ставлять під питання етичні аспекти проблеми, так як вказані технічні засоби можуть вивести на екран комп'ютера в аеропорту всі особливості тіла пасажирів, які він не бажає відкривати для широкого загалу.

На нашу думку, спеціальні заходи контролю на безпеку мають бути такими, що не спричиняють додаткової загрози для відвідувачів контрольованої зони аеропорту та не порушують правила авіаційної безпеки, про що і має бути зроблено доповнення на нормативно-правовому рівні.

Згідно з п. 29 розділу IV Закону основною метою аеропортового комітету з авіаційної безпеки є розроблення, координація та здійснення заходів щодо забезпечення безпеки в аеропорту. Проте, ми вважаємо, що вказане розуміння має бути доповнено обов'язковим вчиненням вказаних заходів для «не створення заходами безпеки додаткової загрози та дискомфорту відвідувачам аеропорту».

Особливої уваги для забезпечення авіабезпеки заслуговує питання перевезення електронних пристроїв з літєвими батареями. Технології розвиваються дедалі швидше, люди оточують себе все більшою кількістю різноманітних гаджетів. Для їх перевезення пасажирів, по-перше, перед польотом необхідно переконатися, що батареї чи акумулятори пристроїв заряджені. При проходженні контролю на безпеку працівники аеропорту можуть попросити їх увімкнути, і якщо прилад не увімкнеться, то пронести його на борт літака можуть не дозволити. Крім того, лептопи й нетбуки перед проходженням контролю на безпеку треба викласти із сумки чи чохла й покласти окремо в контейнер для проходження приладом контролю рентгенівськими променями.

Варто зауважити, що авіаперевізником може бути обмежено перевезення літєвих батарей або інших акумуляторів. Наприклад, Приватне акціонерне товариство «Авіакомпанія Міжнародні Авіалінії України» дозволяє для авіаперевезення: безпечне обладнання з літєвими акумуляторами, літєві батареї та електронні пристрої, що містять літєві батареї. Проте, в той же час, вказаний суб'єкт підприємницької діяльності забороняє до перевезення електронні пристрої Samsung Galaxy Note 7 в зареєстрованому багажі, пошті чи в якості вантажу та дозволяє їх транспортування в ручній поклажі за умови, що пристрої не вмикатимуться і не заряджатимуться на борту літаків [3]. Вказане зумовлено реальною загрозою безпечному авіаперевезенню через наявність технічного браку у пристроях Samsung Galaxy Note 7 [4].

Зважаючи на те, що в майбутньому є вірогідність допущення технічного браку компанією-виробником електронних пристроїв, які можуть вибухнути на борту повітряного судна, є необхідність доповнення правил перевезення небезпечних вантажів. На нашу думку, варто

передбачити авіап перевезення всіх електронних пристроїв з літєвими батареями лише в герметичних контейнерах авіакомпанії у вимкненому стані в багажному відділені, що слугуватиме надійним та дієвим заходом авіаційної безпеки.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/545-15/page>

3. Небезпечні предмети та речовини, заборонені для перевезення авіатранспортом Приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія Міжнародні Авіалінії України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/before-departure/baggage/dangerous-goods.html>

4. Замінений Samsung Galaxy Note 7 загорівся на борту літака в США. ZN,UA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dt.ua/TECHNOLOGIES/zamineniy-samsung-galaxy-note-7-zagorivsy-na-bortu-litaka-v-ssha-220892_.html

УДК 347.85:347.23:523.4 (043.2)

Миронець О. М., старший викладач,
Карпанін Я. П., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА МІСЯЦЬ ТА НЕБЕСНІ ТІЛА

Можливість придбати ділянки на космічних тілах користується популярністю в усьому світі вже протягом кількох років. Пропозиція придбати ділянку на Місяці, Венері чи Марсі у приватну власність є цікавою, але особливої уваги заслуговує аспект правомірності купівлі-продажу ділянок на небесних тілах, правовий режим такої власності, для чого необхідно дослідити міжнародно-правові акти, які регулюють вказане питання.

Відповідно до статті II Договору про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла 1967 року, космічний простір, включаючи Місяць та інші небесні тіла, не підлягають національному присвоєнню ні шляхом проголошення на них суверенітету, ні шляхом використання чи окупації,