

УДК 340.12:347.824(477)(045)
DOI 10.32782/2523-4269-2024-89-21-26

Стецюк Богдан Романович,

доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри
права та правового забезпечення авіаційної діяльності
(Українська державна льотна академія, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2273-637X>



ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ІНСТИТУТУ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

У статті розглядаються теоретико-правові аспекти інституту безпеки як основного складника для всіх учасників авіаційної діяльності. Саме правова регламентація безпеки у сфері цивільної авіації дає гарантії в мінімізації ризиків, підвищенні надійності авіаційної техніки, а також забезпечення безпечних умов для пасажирів і членів екіпажу.

Наголошується, що теоретико-правові аспекти регулювання безпеки в цивільній авіації є основою для створення ефективної та безпечної правової системи в цій галузі. Зазначено важливість їх інтеграції для досягнення сталого розвитку авіаційної діяльності, підвищення безпеки цивільної авіації та забезпечення високих стандартів обслуговування пасажирів. Розкрито сутність міжнародних угод та інших нормативно-правових документів, які відіграють ключову роль у правовій регламентації безпеки сфери цивільної авіації.

Ключові слова: безпека авіації, нульовий ризик у цивільній авіації, безпека польотів, безумовний контроль у цивільній авіації, правова відповідальність у цивільній авіації.

Постановка проблеми. Галузь цивільної авіації є важливою складовою частиною транспортної інфраструктури будь-якої країни, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів, а також здійснює важливі соціально-економічні функції. З огляду на високу небезпеку й складність операцій, що здійснюються в межах цієї галузі, інститут правової регламентації безпеки цивільної авіації є необхідним не тільки для забезпечення безпеки, а й для ефективності розвитку галузі цивільної авіації. Ефективність діяльності у сфері цивільної авіації можлива лише за умови належного теоретико-правового базису для правового регулювання, яке ґрунтується на комплексному підході та враховує специфіку авіаційного транспорту. Теоретико-правові аспекти регламентації інституту безпеки цивільної авіації визначають основні правила, норми та механізми взаємодії між державними органами, авіаційними компаніями та іншими учасниками процесу, зокрема в контексті забезпечення безпеки польотів. Проте не можна стверджувати, що найближчим часом буде сформована дієва правова основа для повної регламентації інституту безпеки в галузі цивільної авіації. На сьогодні в Україні немає закону не тільки про безпеку цивільної авіації, а й про транспортну безпеку загалом. Можливо, із цим пов'язаний той факт, що у вітчизняній юридичній доктрині майже відсутні ґрунтовні дослідження з правової регламентації інституту безпеки цивільної авіації як комплексної категорії, хоч це поняття є законодавчо закріпленим. Через що актуально, спираючись на теоретико-правову основу, привести чинне законодавство в цій сфері у відповідність до викликів часу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема теоретико-правових аспектів регламентації інституту безпеки в галузі цивільної авіації є важливою частиною

сучасних досліджень у юридичних науках, оскільки забезпечення безпеки в авіації є критично важливим для захисту життя та здоров'я людей, а також для економічного розвитку авіаційного сектору.

Окремі питання галузевої правової регламентації безпеки цивільної авіації в Україні висвітлювали у вітчизняній науковій літературі в працях Б. Соловйова, Л. Єрмоленко-Князевої, Н. Кирилюка, О. Троянського та ін.

Прямо чи опосередковано правові аспекти безпеки галузі цивільної авіації досліджували І. Поліщук, А. Нашинець-Наумова, І. Гуцал, А. Плянська та ін.

Однак незважаючи на те, що проблема досить жваво дискутувалася в зарубіжній та вітчизняній науці, не так багато дослідників робили спробу дати самостійне наукове визначення теоретико-правових аспектів інституту безпеки цивільної авіації.

Мета статті – розглянути та проаналізувати ключові теоретико-правові аспекти, які лежать в основі правового регулювання інституту цивільної авіації, що дасть змогу зрозуміти сутність теоретико-правової основи розвитку авіаційної галузі та її інтеграції в глобальну транспортну систему.

Виклад основного матеріалу. Як показує аналіз юридичної літератури та нормативно-правових документів, на сьогодні відсутні єдині підходи до визначення теоретико-правових аспектів регулювання у сфері цивільної авіації. Дійсно можна пояснити тим, що перелік напрямів у сфері діяльності різноманітний і в кожній можуть бути свої, специфічні особливості. Загалом теоретико-правові аспекти регулювання у сфері цивільної авіації становлять цілісну систему взаємопов'язаних напрямів, кожен із яких є основою для формування імперативної правової бази, що забезпечує належне функціонування цивільної авіації загалом.

Оскільки безпека в галузі цивільної авіації є одним із найважливіших елементів, що забезпечує ефективну та надійну роботу авіаційного транспорту, то, на нашу думку, безпека є однією з основних умов щодо діяльності галузі цивільної авіації. Теоретико-правові аспекти регламентації інституту безпеки охоплюють не тільки технічні характеристики авіаційних засобів та інфраструктури, а й комплекс правових норм і стандартів, що регулюють діяльність авіаційних підприємств, організацій і посадових осіб, а також зобов'язання держав і міжнародних організацій у сфері забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

Відповідно до ст. 10 Повітряного кодексу України, безпека авіації передбачає безпеку польотів, авіаційну безпеку, екологічну безпеку, економічну та інформаційну безпеку [1].

Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації принцип «авіаційна безпека» визначається як комплекс заходів із забезпечення безпеки авіаційних операцій, спрямованих на запобігання аваріям, катастрофам, інцидентам і небезпечним ситуаціям під час виконання авіаційних операцій. Вона охоплює як технічні, так й організаційні та правові аспекти, які містять стандарти безпеки, моніторинг ризиків, управління ними та відповідальність [2].

Основними джерелами правової регламентації безпеки цивільної авіації є міжнародні договори та угоди, національні закони й підзаконні акти. На міжнародному рівні головну роль у забезпеченні безпеки цивільної авіації відіграють Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944) [3] та установи, створені в межах ООН, зокрема Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). ІКАО розробляє міжнародні стандарти й рекомендації з питань безпеки, які є обов'язковими для держав, що приєдналися до цієї організації. Зазначена організація розробляє нормативно-правові документи з двох основних категорій: Стандарти (Annexes), які є обов'язковими для виконання норм щодо забезпечення безпеки ефективності та регулярності авіаційних перевезень, а також Рекомендації (Manuals), що не є обов'язковими до виконання й більше використовуються як практичні рекомендації та настанови. Водночас було затверджено в 1971 р. Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти цивільної авіації [4] та в 1999 р. Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [5].

На території Європейського Союзу для забезпечення безпеки цивільної авіації також розроблено низку нормативно-правових, які покликані уніфікувати національні закони з міжнародними стандартами. Одним із таких документів є Регламент ЄС № 300/2008, яким визначаються стандарти безпеки цивільної авіації для авіакомпаній, аеропортів і пасажирів у ЄС. Зазначений регламент охоплює питання щодо захисту літаків від незаконного втручання, перевірок багажу та пасажирів, а також установлює заходи реагування на терористичні загрози [6].

Крім міжнародних документів, кожна країна має національні правові акти, які встановлюють вимоги до безпеки цивільної авіації, включно із сертифікацією авіакомпаній, перевіркою технічного стану літаків, а також підготовкою та навчанням персоналу. В Україні головними документами, що регулюють безпеку в галузі цивільної авіації, є Закон України «Про цивільну авіацію», Повітряний кодекс України [1], а також норми, встановлені Державіаслужбою та іншими органами [7].

Загалом нормативно-правові документи з регулювання безпеки цивільної авіації мають критичне зна-

чення у створенні єдиного глобального простору для безпечних авіаперевезень. Важливою умовою є відповідність національної нормативно-правової регламентації стандартам ІКАО та міжнародним нормам, що гарантує високу безпеку авіаційних перевезень у глобальному масштабі [8].

Головним складником правової регламентації інституту безпеки галузі цивільної авіації є принцип нульового ризику, принцип безумовного контролю та принцип відповідальності.

Теоретико-правовий принцип нульового ризику в цивільній авіації полягає в прагненні максимально знизити або повністю усунути будь-які потенційні небезпеки для життя, здоров'я та майна пасажирів, екіпажу й інших осіб, пов'язаних із діяльністю цивільної авіації. Цей принцип є важливим елементом в управлінні авіаційною безпекою та базується на науково обґрунтованому підході до ризиків, пов'язаних з авіацією. Основними аспектами принципу нульового ризику є:

зменшення ризиків до мінімуму, оскільки в реальному світі технічно неможливо повністю усунути всі ризики, проте їх можна звести до мінімуму, що майже не має значення для безпеки;

забезпечення найвищих стандартів безпеки, що виражаються в дотриманні суворих міжнародних та національних стандартів у формі регулярних перевірок технічного стану літаків, навчання та сертифікації персоналу, моніторингу умов навколишнього середовища тощо.

На сьогодні, в епоху розвитку новітніх інноваційних технологій, не менш важливим елементом реалізації принципу нульового ризику щодо запобігання аваріям та інцидентам є технологічно-профілактичні заходи. Вони зумовлюють не лише реагування на наявні ризики, а й уживання превентивних заходів для запобігання небезпечним ситуаціям.

Потрібно зауважити, що принцип нульового ризику вимагає постійного вдосконалення наявних систем і процедур безпеки, а також швидкої адаптації до нових ризиків, пов'язаних з технічними, екологічними, економічними та іншими змінами в галузі цивільної авіації.

Загалом принцип нульового ризику є надзвичайно важливим у цивільній авіації, оскільки він дає змогу забезпечити максимальний рівень безпеки в умовах високої складності та потенційних небезпек, з якими стикаються авіаційні системи. Попри те, що неможливо повністю усунути ризик, головним пріоритетом у роботі авіаційних організацій і державних органів є його мінімізація.

До основоположної концепції забезпечення безпеки авіаційних операцій належить теоретико-правовий принцип безумовного контролю в цивільній авіації, який вимагає наявності постійного, всебічного та обов'язкового нагляду за діяльністю учасників авіаційного процесу. Цей принцип застосовують з метою запобігання авіаційним інцидентам та аваріям, забезпечення стабільності та безпеки авіаційного транспорту, а також нагляду за дотриманням відповідних норм і стандартів.

Основними аспектами принципу безумовного контролю є:

безперервність контролю, сутність якого полягає в постійному нагляді за діями на всіх етапах: від підготовки до польоту, здійснення самого польоту, до заходів після приземлення. Це передбачає перевірку технічного стану повітряних суден, кваліфікації екіпажу, виконання польотних планів, погодних умов тощо;

регулярність і всебічність контролю, що не обмежується окремими моментами чи випадками, а має системний характер й охоплює всі аспекти авіаційної діяльності;

обов'язковість для всіх учасників, що означає застосування безумовного контролю до всіх учасників авіаційного процесу: авіакомпаній, персоналу аеропортів, технічних служб, органів регулювання та нагляду;

правові норми: принцип застосування безумовного контролю базується на міжнародних та національних правових актах, як-от Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція), положення, встановлені Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), а також національні стандарти й правила авіаційної безпеки;

виконання стандартів безпеки, що виражається в забезпеченні відповідності авіаційної діяльності міжнародним стандартам безпеки: аудит технічного стану авіаційної техніки, регулярні перевірки авіаційного персоналу, моніторинг дотримання всіх норм під час виконання польотів.

Принцип безумовного контролю в цивільній авіації ґрунтується на двох основних теоретичних підходах: превентивний контроль, який передбачає своєчасне виявлення й усунення можливих загроз до того, як вони призведуть до аварії або інциденту, та відповідальність і нагляд, за якого кожен учасник авіаційного процесу несе юридичну відповідальність за безпеку польотів, а органи регулювання здійснюють нагляд за дотриманням усіх стандартів і вимог.

У практичній площині принцип безумовного контролю в цивільній авіації виражається через постійну взаємодію між авіаційною адміністрацією, комерційними авіаперевізниками, технічними службами та іншими учасниками, які повинні дотримуватися суворих стандартів. Для забезпечення безпеки польотів важливим є застосування сучасних технологій моніторингу й контролю. Загалом принцип безумовного контролю в цивільній авіації є основою для створення ефективної системи управління безпекою, яка здатна мінімізувати ризики та підвищити довіру до авіаційної індустрії.

Сутність теоретико-правового принципу відповідальності виражається в чіткому визначенні відповідальності за дії, що можуть призвести до небезпечних ситуацій у процесі авіаційної діяльності. Зазначений принцип відображає основи правового регулювання відповідальності за порушення норм і стандартів, що стосуються безпеки авіаційних перевезень та діяльності авіакомпаній, а також прав і обов'язків авіапасажирів та інших учасників авіаційного процесу [9].

Принципи відповідальності в цивільній авіації базуються на таких ключових аспектах, як:

об'єктивна та суб'єктивна відповідальність, де об'єктивна відповідальність означає, що особа (авіакомпанія, пілот, аеропорт тощо) може бути притягнута до відповідальності за порушення правил авіаційної безпеки, навіть якщо не було наміру чи неналежної уваги з боку порушника, а суб'єктивна відповідальність передбачає, що особа несе відповідальність за порушення через власну необережність або умисне порушення правил;

неухильне виконання норм безпеки, що виражає необхідність забезпечення максимального рівня безпеки польотів. Відповідно до нього невиконання або порушення стандартів безпеки (навіть за відсутності прямої провини) авіакомпанії чи організації можуть нести відповідальність;

відшкодування збитків виражається в обов'язковій компенсації потерпілій стороні всіх втрат, якщо вона їх зазнала в результаті порушення правил авіаційної діяльності. Це передбачає відшкодування за пошкодження майна або тілесні ушкодження, де винна сторона зобов'язана компенсувати витрати на лікування, відшкодування моральної шкоди та інші пов'язані з цим витрати;

міжнародний та національний правовий контекст, який передбачає регламентацію відповідальності в цивільній авіації як на міжнародному, так і на національному рівнях. Міжнародні норми визначають умови відповідальності авіаперевізників за затримки, втрату або пошкодження багажу, тілесні ушкодження пасажирів та інші порушення, а на національному рівні країни можуть розробляти специфічні закони, які уточнюють ці норми, враховуючи особливості національного правопорядку [10, с. 249–250];

превенція для запобігання можливих порушень у цивільній авіації, що передбачає забезпечення належного рівня безпеки всіма учасниками авіаційного процесу та передбачає регулярне навчання персоналу, аудит технічного стану авіаційної техніки, а також своєчасне реагування на можливі загрози;

суворості в разі порушень правил, беручи до уваги високу небезпеку, яку несе порушення правил авіаційної безпеки, законодавство часто передбачає суворі санкції для осіб і компаній, винних у порушенні безпечних вимог. Це може бути як фінансова відповідальність, так і кримінальні санкції в разі серйозних аварій або катастроф.

Отже, можна стверджувати, що теоретико-правовий принцип відповідальності в цивільній авіації ґрунтується на комплексному підході до забезпечення безпеки польотів та захисту прав пасажирів. Він визначає не лише обов'язки всіх учасників авіаційної діяльності, а й механізми притягнення до відповідальності за порушення цих обов'язків, що має забезпечити належний рівень безпеки та довіри до авіаційної системи загалом.

Для реалізації зазначених принципів ICAO розроблено систему стандартів і рекомендацій (SARPs), що охоплюють такі складники авіаційної діяльності, як технічні вимоги до авіаційних суден, вимоги до професійної підготовки та кваліфікації авіаційного персоналу й забезпечення безпеки на аеродромах та в повітряному просторі [11].

Забезпечення відповідальності є важливим аспектом підтримки високих стандартів безпеки. Усі суб'єкти сфери діяльності цивільної авіації зобов'язані суворо дотримуватися стандартів безпеки цивільної авіації, а інакше за їх порушення накладаються санкції як для юридичних, так і для фізичних осіб.

Правова відповідальність за порушення безпеки в галузі цивільної авіації може бути адміністративною, цивільно-правовою та кримінальною. Адміністративна відповідальність накладається на фізичних та юридичних осіб за порушення норм безпеки, які не містять ознак злочину, але можуть завдати шкоди державним інтересам або громадському порядку. Зокрема, адміністративна відповідальність застосовується при невиконанні вимог органів авіаційної безпеки, порушенні вимог до експлуатації авіаційної техніки та недотриманні стандартів авіаційної освіти й кваліфікації персоналу. За адміністративні порушення можуть бути накладені штрафи, тимчасове позбавлення ліцензії або інших прав, пов'язаних з виконанням авіаційних обов'язків [12].

Цивільно-правова відповідальність застосовується в разі завдання збитків, як матеріальних, так і нематеріальних. Ця відповідальність накладається на організації чи осіб, які спричинили шкоду через порушення норм безпеки. Основні випадки, за яких може бути накладена цивільна відповідальність, це пошкодження або втрата майна під час авіаперевезень, шкода здоров'ю чи життю пасажирів або членів екіпажу та порушення умов договору, що призвело до матеріальних втрат. У разі цивільно-правової відповідальності постраждалі особи можуть вимагати компенсації за завдані збитки [13].

Кримінальна відповідальність застосовується за більш серйозні порушення, що мають прямий зв'язок із загрозою для життя, здоров'я чи безпеки людей. Кримінальна відповідальність може настати за порушення правил авіаційної безпеки, що призвели до катастроф або аварій, виготовлення або використання фальшивих документів для отримання дозволів чи ліцензій, ненадання допомоги в разі аварії повітряного судна. За такі порушення може бути накладене покарання у вигляді штрафу, позбавлення волі, а в окремих випадках – довічне ув'язнення.

Оскільки цивільна авіація є сферою міжнародної діяльності, то порушення безпеки можуть мати міжнародні наслідки. Для забезпечення єдиного підходу до правової відповідальності міжнародні організації, зокрема ІКАО, розробляють міжнародні конвенції та рекомендації, які регулюють питання авіаційної безпеки. У разі міжнародних порушень можуть застосовувати санкції згідно з міжнародним правом, а також механізми правового співробітництва між країнами. Зокрема, держави зобов'язані надавати взаємну допомогу в розслідуванні авіаційних інцидентів, а також моніторити дотримання міжнародних стандартів безпеки.

Висновки. Отже, теоретико-правові аспекти правової регламентації інституту безпеки в цивільній авіації є пріоритетом, що визначає ефективність не лише пра-

вового регулювання, а й діяльності авіаційної галузі загалом.

Законодавче регулювання безпеки авіації має суттєве значення для створення ефективної системи управління безпекою та гарантії захисту життя пасажирів і персоналу. Нормативно-правова база повинна забезпечувати чітке визначення прав та обов'язків суб'єктів авіаційної діяльності, а також механізми контролю та моніторингу за їх виконанням.

Важливим складником теоретико-правового забезпечення безпеки є дотримання міжнародних стандартів, зокрема тих, що встановлені Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). Адаптація міжнародних норм до національних правових систем є ключовим елементом для інтеграції в глобальну авіаційну спільноту. Впровадження сучасних технологій, як-от автоматизовані системи управління повітряним рухом та нові методи перевірки авіаційних засобів, покращує безпеку. Проте впровадження цих технологій потребує відповідного правового регулювання для уникнення правових прогалин.

У майбутньому, спираючись на теоретико-правову базу, необхідно продовжувати вдосконалювати правове регулювання, зокрема шляхом створення більш гнучких механізмів, що дають змогу оперативно реагувати на зміни в технологіях та оперативних умовах. Важливою є також робота щодо підвищення правової свідомості серед учасників авіаційної діяльності.

Правова відповідальність за порушення безпеки в галузі цивільної авіації є важливим інструментом для забезпечення безпеки польотів та захисту інтересів як держави, так і громадян. Вона охоплює різні рівні: від адміністративної до кримінальної відповідальності, і має на меті не тільки покарання порушників, а й запобігання інцидентам у майбутньому. Порушення безпеки в авіації можуть мати серйозні наслідки, тому вкрай важливо, щоб усі учасники авіаційної діяльності дотримувалися високих стандартів безпеки і правових норм.

Список використаних джерел

1. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 21.03.2017 р. № 1965-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 16. Ст. 199. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Редакція від 06.10.2016. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. Редакція від 01.01.2023. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text
6. Європейська організація з безпеки аеронавігації. (Євроконтроль). URL: <https://www.eurocontrol.int/safety>
7. Перелік нормативно-правових документів з авіаційної безпеки станом на 8.03.2024. *Державна авіаційна служба України*. URL: <https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyi/aviatsijna-bezpeka/perelik-normatyvno-pravovyh-dokumentiv-z-aviatsijnoyi-bezpeky>
8. ICAO's Regional Presence. International Civil Aviation Organization, official site. URL: <https://www.icao.int/secretariat/RegionalOffice/Pages/default.aspx>
9. Стецюк Б. Поняття правового регулювання в галузі цивільної авіації (теоретико-правові аспекти) / The concert of legal regulation in the field of civil aviation (theoretical and legal aspects). *Information and legal foundations for the professional training of aviation specialists: monograph* / edited by O. Danylko and M. Wierzbik-Strońska. Katowice, 2022. S. 203–217. URL: <http://www.wydawnictwo.wst.pl/uploads/files/dbfc396f139e49202401f4d68e08eb9a.pdf>
10. Мошняга Л., Стецюк Б. Міжнародно-правове регулювання забезпечення авіаційної безпеки: стан та перспективи розвитку в рамках загального теоретичного дослідження. *Krakowskie Studia Małopolskie*. 2022. Nr. 4(36). S. 232–258.
11. SARPS – стандарти та рекомендована практика. URL: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>
12. Троянський О. Адміністративна відповідальність за адміністративні правопорушення в галузі цивільної авіації України / Administrative responsibility for administrative offenses in the field of civil aviation of Ukraine. *Information and legal*

foundations for the professional training of aviation specialists: monograph / edited by O. Danylko and M. Wierzbik-Strońska. Katowice, 2022. S. 237–257. URL: <http://www.wydawnictwo.wst.pl/uploads/files/dbfc396f139e49202401f4d68e08eb9a.pdf>

13. Єрмоленко-Князева Л. Цивільно-правова відповідальність в галузі цивільної авіації / Civil liability in the field of civil aviation. *Information and legal foundations for the professional training of aviation specialists: monograph* / edited by O. Danylko and M. Wierzbik-Strońska. Katowice, 2022. S. 149–166. URL: <http://www.wydawnictwo.wst.pl/uploads/files/dbfc396f139e49202401f4d68e08eb9a.pdf>

References

1. Povitrianyi kodeks Ukrainy [Air Code of Ukraine]: Zakon Ukrainy vid 19.05.2011 r. № 3393-VI. (2011). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 48–49. St. 536. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> [in Ukrainian].
2. Pro Derzhavnu prohramu aviatsiinoi bezpeky tsyvilnoi aviatsii [About the State Program of Aviation Safety of Civil Aviation]: Zakon Ukrainy vid 21.03.2017 r. № 1965-VIII. (2017). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 16. St. 199. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> [in Ukrainian].
3. Konventsiiia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu 1944 r. [Convention on International Civil Aviation of 1944]. Redaktsiia vid 06.10.2016. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text [in Ukrainian].
4. Konventsiiia pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spriamovanymy proty bezpeky tsyvilnoi aviatsii vid 23 veresnia 1971 r. [Convention on Combating Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation of September 23, 1971]. Redaktsiia vid 01.01.2023. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text [in Ukrainian].
5. Konventsiiia pro unifikatsiiu deiakykh pravyl mizhnarodnykh povitrianykh perevezen vid 28 travnia 1999 r. [Convention on the unification of certain rules of international air transportation dated May 28, 1999]. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text [in Ukrainian].
6. Ievropeiska orhanizatsiia z bezpeky aeronavihatsii. (Ievrokontrol). [European Organization for the Safety of Air Navigation. (Eurocontrol)]. Retrieved from: <https://www.eurocontrol.int/safety> [in Ukrainian].
7. Perelik normatyvno-pravovykh dokumentiv z aviatsiinoi bezpeky stanom na 8.03.2024. [List of regulatory documents on aviation security as of March 8, 2024]. *Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy*. Retrieved from: <https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyni/aviatsijna-bezpeka/perelik-normatyvno-pravovykh-dokumentiv-z-aviatsijnoyi-bezpeky> [in Ukrainian].
8. ICAO's Regional Presence. International Civil Aviation Organization, official site. Retrieved from: <https://www.icao.int/secretariat/RegionalOffice/Pages/default.aspx> [in Ukrainian].
9. Stetsiuk, B. (2022). Poniattia pravovoho rehuliuвання v haluzi tsyvilnoi aviatsii (teoretyko-pravovi aspekty) [The concert of legal regulation in the field of civil aviation (theoretical and legal aspects)]. *Information and legal foundations for the professional training of aviation specialists: monograph* / edited by O. Danylko and M. Wierzbik-Strońska. Katowice. S. 203–217. Retrieved from: <http://www.wydawnictwo.wst.pl/uploads/files/dbfc396f139e49202401f4d68e08eb9a.pdf> [in Ukrainian].
10. Moshniha, L., Stetsiuk, B. (2022). Mizhnarodno-pravove rehuliuвання zabezpechennia aviatsiinoi bezpeky: stan ta perspektyvy rozvytku v ramkakh zahalnoho teoretychnoho doslidzhennia [International legal regulation of aviation security: the state and prospects of development within the framework of a general theoretical study]. *Krakovskie Studia Malopolskie*. Nr. 4(36). S. 232–258. [in Ukrainian].
11. SARPS – standarty ta rekomendovana praktyka [SARPS – standards and recommended practice]. Retrieved from: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx> [in Ukrainian].
12. Troianskyi, O. (2022). Administratyvna vidpovidalnist za administratyvni pravoporushennia v haluzi tsyvilnoi aviatsii Ukrainy [Administrative responsibility for administrative offenses in the field of civil aviation of Ukraine]. *Information and legal foundations for the professional training of aviation specialists: monograph* / edited by O. Danylko and M. Wierzbik-Strońska. Katowice. S. 237–257. Retrieved from: <http://www.wydawnictwo.wst.pl/uploads/files/dbfc396f139e49202401f4d68e08eb9a.pdf> [in Ukrainian].
13. Iermolenko-Kniazieva, L. (2022). Tsyvilno-pravova vidpovidalnist v haluzi tsyvilnoi aviatsii [Civil liability in the field of civil aviation]. *Information and legal foundations for the professional training of aviation specialists: monograph* / edited by O. Danylko and M. Wierzbik-Strońska. Katowice. S. 149–166. Retrieved from: <http://www.wydawnictwo.wst.pl/uploads/files/dbfc396f139e49202401f4d68e08eb9a.pdf> [in Ukrainian].

Stetsiuk Bogdan,

Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Law and Legal Support

(Aviation Activity Ukrainian State Flight Academy, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2273-637X>

THEORETICAL AND LEGAL ASPECTS OF THE REGULATIONS OF THE INSTITUTE SECURITY IN THE INDUSTRY OF CIVIL AVIATION

Civil aviation is one of the most important components of modern transport, which ensures fast, safe and efficient transportation of people and goods. Ensuring security requires coordinated work of international and national organizations, effective application of legal norms and standards, as well as constant improvement of technological and organizational measures. Given the importance of this area for the national and international economy, the legal regulation of civil aviation security is an extremely important and multifaceted process that requires clear legal norms and principles that determine the order and rules of its operation.

The article examines the theoretical and legal aspects of the institute of safety as the main component for all participants in aviation activities. It is the legal regulation of safety in the field of civil aviation that provides guarantees in minimizing risks, increasing the reliability of aviation equipment, as well as ensuring safe conditions for passengers and crew members. This is achieved through the creation and enforcement of clear legal norms and standards relating to all aspects of aviation operations.

It is indicated that theoretical and legal aspects of safety regulation in civil aviation are the basis for creating an effective and safe legal system in this field. The importance of their integration for achieving the sustainable development of aviation activities, improving the safety of civil aviation and ensuring high standards of passenger service is noted. The essence of international agreements and other legal documents, which play a key role in ensuring the security of this sphere, is revealed.

Attention is drawn to the fact that in the theoretical and legal context, the regulation of civil aviation includes a number of key aspects that ensure safety, efficiency, stability and development of aviation activities. The basic theoretical and legal principles on which the regulation of the safety institute in the field of civil aviation is based are also considered.

Key words: *aviation safety, zero risk in civil aviation, flight safety, unconditional control in civil aviation, legal responsibility in civil aviation.*

Надіслано до редколегії 10.12.2024