

БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЯК КОМПЛЕКСНЕ ПОНЯТТЯ

Інститут повітряного і космічного права НАУ

У статті досліджується складне комплексне поняття «безпека цивільної авіації» та його складові. На підставі наукового аналізу чинного законодавства України, міжнародного права та наукової літератури пропонується авторське визначення цих понять.

Конституція України в ч. 1 ст. 3 проголошує людину, її життя і здоров'я, недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю [1]. Відповідно до 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 [2]. В Указі Президента України «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України» наголошується, що «забезпечення безпеки авіації є першочерговим завданням державного регулювання діяльності авіації України» [3].

Визначення комплексного поняття «безпека цивільної авіації» (далі – ЦА) та його складових у вітчизняному законодавстві та юридичній науці має велике теоретичне та практичне значення. Адже без такого визначення неможливе дослідження безпеки ЦА взагалі. Крім того, чітке, повне, точне і несуперечливе визначення термінів у законодавстві полегшує його тлумачення, що важливо для його правильного застосування. В Україні на доктринальному рівні сьогодні майже відсутні дослідження цієї проблеми.

Поняття ЦА, «повітряний транспорт», «авіаційний транспорт»

Але перш ніж перейдемо до визначення цих понять, необхідно визначити поняття ЦА. Виходячи з аналізу законодавства і наукової літератури, дане поняття цілком ідентичне поняттям «повітряний транспорт» та «авіаційний транспорт» в тому значенні, в якому вони вживаються в нормативно-правових актах. Військовий повітряний транспорт цими поняттями, як правило, не охоплюється і мова про нього не йде. Так, ст. 32 Закону України «Про транспорт» [2] визначає склад авіаційного транспорту шляхом встановлення переліку об'єктів, які до нього входять. В цьому переліку не зазначається військовий повітряний транспорт та його об'єкти, отже до поняття авіаційний транспорт у цьому законі він не входить. Оскільки вживання в законодавстві всіх трьох термінів в одному і тому ж значенні недоцільно, тож зупинимось на одному – найбільш чіткому і точному. На нашу думку, таким терміном є «ЦА», оскільки він відмежовує цивільний повітряний транспорт від військового і не потре-

бує спеціального уточнення. Тому ми пропонуємо закріпити в Повітряному кодексі України (далі – України) таке визначення цього терміна: ЦА – всі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден у невійськових цілях.

Поняття «безпека ЦА»

Національне законодавство не дає визначення поняття «безпека ЦА», яке вживається в нормативних актах без пояснення змісту. ПКУ, зокрема стаття 3-1 [4] містить термін «безпека авіації», не роз'яснюючи прямо його зміст. Концепція розвитку цивільної авіації [5] також не містить такого визначення, зате в розділі 9 визначає «забезпечення безпеки ЦА» як комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист ЦА від актів незаконного втручання (авіаційна безпека) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічна безпека). З цього логічно випливає, що безпека ЦА включає безпеку польотів, авіаційну безпеку, екологічну безпеку. Розуміння безпеки ЦА як комплексного поняття (яке складається з безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки) знайшло своє відображення і в ст. 11 проєкту ПК України, де в ч. 1 безпека авіації визначається як стан, при якому відсутня загроза для життя і здоров'я людей, сторонніх об'єктів та навколишнього природного середовища від наслідків діяльності авіації [6]. Спроби дати науково обґрунтоване визначення поняттю «безпека ЦА» робились в науково-технічній літературі. Так, цілком правомірним, на нашу думку, є тлумачення безпеки авіації, яке пропонують В. П. Бабак та його співавтори: «комплексна властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається» [7, с. 17].

Поняття «авіаційна безпека»

Наряду з терміном «безпека авіації», у Повітряному кодексі України використовується термін «авіаційна безпека», який також прямо не визначається. Треба зазначити, що поняття «безпека авіації» і «авіаційна безпека», виходячи з аналізу

законодавства, не рівні за обсягом, і їх ні в якому разі не можна ототожнювати. Однак, чи не єдине наукове визначення авіаційної безпеки тлумачить її надто широко, фактично ототожнюючи з безпекою авіації [8, с. 207]. Ю. М. Малєєв пропонує більш універсальну категорію «обеспечение безопасности полетов» [9, с. 41]. В. І. Рижий, замість закріпленого в вітчизняному законодавстві терміна «забезпечення авіаційної безпеки», пропонує набагато більш точний – «убезпечення ЦА від актів незаконного втручання» [10, с. 470]. Також він користується загальноприйнятим у повітряному праві терміном «боротьба з актами незаконного втручання в діяльність ЦА» [10, с. 463].

Державна програма авіаційної безпеки ЦА в п. 3 визначає термін «авіаційна безпека» як «комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту ЦА від актів незаконного втручання в її діяльність» [11]. Таке тлумачення терміна ідентичне закріпленому в Угоді про співробітництво по забезпеченню захисту ЦА від актів незаконного втручання (ст. 1) [12] та в багатьох підзаконних актах. Але це визначення також дослівно повторює ч. 2 ст. 71 ПК України [4], яка визначає термін «забезпечення авіаційної безпеки», таким чином фактично їх ототожнюючи, що саме по собі не є юридично коректним. Перевагу з наукової точки зору треба віддати термінології ПК України, як більш грамотній з лінгвістичного та юридичного погляду. Як правило, як комплекс заходів, дій, засобів чи умов науковці визначають категорію «забезпечення» [13, с. 25]. А тлумачення безпеки як комплексу заходів, людських та матеріальних ресурсів, яке пропонує Державна програма авіаційної безпеки ЦА, є простим запозиченням з Додатка 17 до Чиказької конвенції [14], де в главі 1 дається визначення терміна «безпека» для цілей Додатка 17, де термін «безпека» пов'язується лише з захистом від актів незаконного втручання. Автор вважає, що комплексом заходів може бути лише забезпечення безпеки, що і закріплено в ПК України.

Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті в п. 1.9 визначає безпеку, як відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу [15]. У п. 1.5 Положення про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху безпека, на наш погляд, визначена ще точніше – як стан, при якому ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня [16]. Переважна більшість вчених розглядають безпеку

як стан захищеності від небезпеки, певну властивість системи. Цікаве розуміння безпеки пропонується в науково-технічній літературі [7, с. 15]: безпека людини визначається як «стан, за якого небезпеки та умови, що призводять до фізичного, психологічного й матеріального збитків, контролюються заради збереження здоров'я й добробуту окремих індивідів і суспільства», заперечується проти поширеного в науці тлумачення безпеки як відсутності небезпеки, говорячи, що це «контроль рівня небезпек на певному, наперед визначеному рівні», підкреслюється, що безпека – це динамічний стан, який потребує постійного підтримання, тобто забезпечення. Конкретно безпека авіації визначається, як «комплексна властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається» [7, с. 17]. Але автори цитованої праці не пропонують власного визначення авіаційної безпеки та безпеки польотів, а повторюють те, що міститься в чинному законодавстві.

Отже, хоча в науці існують різні підходи до розуміння категорії безпека, але вони єдині в тому, що безпека є станом відсутності або контролюваності небезпеки, а не комплексом заходів чи ресурсами. Як виняток у науковій літературі зустрічається визначення безпеки водночас і як стану, і як комплексу заходів [17, с. 207], однак така точка зору, на нашу думку, є хибною з точки зору формальної логіки, оскільки одне і теж явище не може бути одночасно станом і засобами, призначеними цей стан забезпечувати. Якщо безпека є метою, то очевидно, що комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси є засобами для її досягнення.

Логічно зробити висновок, що якщо безпека це стан захищеності об'єкта від несприятливих чинників, то авіаційна безпека – це стан захищеності ЦА від актів незаконного втручання в її діяльність. Таке визначення звужує значення забезпечення авіаційної безпеки до запобігання актам незаконного втручання в діяльність ЦА, тобто окремим злочинам на авіаційному транспорті. Тому для глибшого розуміння змісту поняття «авіаційна безпека» в законодавстві, необхідним є визначення поняття «акт незаконного втручання в діяльність авіації», яке в нормативно-правових актах визначається двома способами.

Чинний ПК України (ч. 2 ст. 72) визначає акт незаконного втручання в діяльність авіації як «протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних

об'єктів, унаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків» [4]. За такі діяння ККУ (ст. ст. 236, 258, 259, 261, 269, 270, 276-282) передбачає кримінальну відповідальність [18]. КУпАП передбачає відповідальність за дії, які не призвели і не могли призвести до вказаних наслідків, тобто юридично не є актами незаконного втручання в діяльність авіації (ст. ст. 111-113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133) [19]. Державна програма авіаційної безпеки ЦА [11] визначає акт незаконного втручання в діяльність авіації у інший спосіб – пункт 3 містить перелік діянь, до яких застосовується цей термін. Таким чином можна стверджувати, що всі акти незаконного втручання в діяльність авіації є злочинами і за їх вчинення передбачена кримінальна відповідальність. Це означає, що забезпечення авіаційної безпеки – це захист ЦА лише від злочинних посягань, але не від адміністративних проступків. Можна констатувати, що в Державній програмі авіаційної безпеки ЦА авіаційна безпека тлумачиться вузько.

Проект нового ПК України [6] пропонує категорії «безпека авіації», яка розуміється широко (зокрема, повністю охоплює авіаційну безпеку) та «авіаційна безпека» в вузькому значенні (комплекс заходів, спрямованих на забезпечення захисту ЦА від актів незаконного втручання в її діяльність), як складова категорії «безпека авіації». Однак людські і матеріальні ресурси, які Державна програма авіаційної безпеки ЦА називає авіаційною безпекою, а проект ПК України – забезпеченням авіаційної безпеки, не можуть вважатись ні тим, ні іншим. Вони, як і всі інші (зокрема, інформаційні) ресурси, є засобами забезпечення авіаційної безпеки.

З вищенаведеного випливає висновок: щодо авіаційної безпеки в законодавстві склалася традиція тлумачити її вузько і, до того ж, логічно некоректно. На нашу думку, вживання таких близьких за звучанням і далеких за значенням термінів «безпека ЦА» та «авіаційна безпека» в законодавстві неминуче призведе до непорозуміння при їх використанні. Дані терміни з лінгвістичної точки зору є тотожними і відрізняються лише порядком слів у словосполученні. Саме по собі різне тлумачення в законодавстві таких схожих, навіть лінгвістично рівнозначних термінів є небажаним. Замість терміна «авіаційна безпека» можна запропонувати рівноцінний йому за змістом, зате набагато точніший за формою термін «захищеність авіації від актів незаконного втручання в її діяльність», а замість «забезпечен-

ня авіаційної безпеки» – «захист від актів незаконного втручання в діяльність авіації», який дійсно повною мірою відповідає визначенню «комплекс заходів, призначений для захисту ЦА від актів незаконного втручання в її діяльність», що застосовується чинним українським законодавством до терміна «авіаційна безпека». До того ж і чинний ПК України [4] (ст. 3) і проект нового ПК України (Розділ XII) [6] використовують термін «захист від актів незаконного втручання в діяльність авіації» наряду з терміном «забезпечення авіаційної безпеки». Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України в п. 3 [20] взагалі вживає вислів «забезпечення захисту авіації від актів незаконного втручання» замість терміна «забезпечення авіаційної безпеки».

Поняття «безпека польотів»

Тепер перейдемо до визначення інших складових безпеки ЦА. У Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, безпека польотів визначається, як «комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей» [15]. Майже дослівно це визначення перенесено в ст. 11 проекту ПК України [6]. Аналогічно безпека польотів визначається і в науковій літературі [21, с. 34]. В усіх визначеннях безпека розуміється як властивість, якісна характеристика, а не як процес, що, безперечно, є більш точним. Але, на нашу думку, наведене визначення безпеки польотів не можна вважати задовільним за критеріями точності, чіткості, конкретності. Адже в такому тлумаченні безпекою польотів буде охоплюватись також і авіаційна, і екологічна безпека, оскільки визначення терміна не містить ніяких відмежовуючих критеріїв. Така «невизначеність визначення», обумовлена, на нашу думку, об'єктивною складністю чітко та конкретно визначити зміст поняття «безпека польотів». Найбільш точним нам видається відмежувальний спосіб визначення цього терміна: інакше кажучи, під безпекою польотів слід розуміти ті складові безпеки авіації, які не охоплюються поняттями авіаційної та екологічної безпеки ЦА.

Поняття «екологічна безпека ЦА»

Що стосується екологічної безпеки, яку проект ПК України (ст. 11) визначає як комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, які виділені, призначені і задіяні для забезпечення захисту навколишнього природного середовища від негативних наслідків діяльності авіації [6], то тут, на наш погляд, зроблена та сама помилка, що й з авіаційною безпекою (безпека ніяк не може бути комплексом заходів). Тому ми пропону-

ємо визначати екологічну безпеку ЦА як стан, за якого небезпечні для навколишнього природного середовища фактори (в основному це авіаційний шум та емісія шкідливих речовин) контролюються на певному, заздалегідь визначеному у міжнародних та національних правових актах рівні. Цей рівень визначається мінімальними сертифікаційними вимогами (стандартами) для суб'єктів авіаційної діяльності, за дотримання яких їм видається ліцензія і сертифікат.

Поняття «інформаційна безпека в авіації» та «безпека програмного забезпечення авіаційних систем»

Цікаво, що, розглядаючи безпеку авіації, окрім законодавчо закріплених авіаційної, екологічної безпеки та безпеки польотів, інколи виділяють безпеку програмного забезпечення авіаційних систем та інформаційну безпеку в авіації. На нашу думку, така позиція виправдана лише з застереженням: інформаційну безпеку не можна вважати самостійним елементом безпеки авіації, оскільки вона має значення для останньої не сама по собі, а лише в тій мірі, в якій забезпечення інформаційної безпеки є умовою для забезпечення авіаційної безпеки або безпеки польотів. Адже забезпечення інформаційної безпеки слугує забезпеченню авіаційної безпеки, чи безпеки польотів, а не навпаки. Те саме можна сказати і про безпеку програмного забезпечення. Однак (залежно від поставлених завдань і в рамках методу сходження від абстрактного до конкретного) в окремих випадках (і для чітко визначених цілей) можна погодитись виділяти в складі комплексного поняття «безпека авіації» поняття інформаційної безпеки і, навіть, безпеки програмного забезпечення авіації. Аргументи на користь доцільності введення в науку і законодавство таких поняття досить вагомі. Однак не можна забувати, що ці поняття іншого логічного рівня і охоплюються поняттями авіаційна безпека та безпека польотів, тому ставити інформаційну безпеку на один рівень з авіаційною безпекою чи безпекою польотів навряд чи коректно. Ті самі аргументи однаково справедливі і для поняття «пожежна безпека авіації». Немає потреби доводити важливість пожежної безпеки для загального рівня безпеки ЦА, але це ще не дає право ставити це поняття на один логічний рівень з загальними.

На жаль, пропонуючи поняття «інформаційна безпека авіації», автори монографії [7, с. 418-476] ніяк його не визначають. З аналізу змісту монографії можна зробити висновок, що під інформаційною безпекою авіації автори розуміють захищеність інформації (в першу чергу в авіа-

ційних телекомунікаційних системах) від незаконного доступу й використання. В такому розумінні інформаційну безпеку авіації пропонуємо розглядати як складову авіаційної безпеки, оскільки акти незаконного доступу й використання інформації в авіаційних телекомунікаційних системах, якщо вони посягають на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів і загрожують чи можуть загрожувати безпеці польотів, життю чи здоров'ю людей, власності тощо, керуючись ч. 2 ст. 72 ПК України [4], треба розглядати як акти незаконного втручання в діяльність авіації.

Окремо автори цитованої праці [7, с. 396-417] виділяють безпеку програмного забезпечення авіаційних систем, під якою розуміють принципово інше явище, ніж безпека інформаційна, хоча, знову ж таки, ніякого визначення не дають. Безпека програмного забезпечення авіаційних систем розглядається не як захищеність програмного забезпечення від зовнішніх загроз, а як його внутрішня властивість бути безпечним в першу чергу для польотів. У такому тлумаченні безпеку програмного забезпечення авіаційних систем треба вважати складовою безпеки польотів, оскільки безпека програмного забезпечення є необхідною умовою здатності авіаційного транспорту виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей.

Висновки

Для правильного визначення поняття «безпека ЦА» принципово важливо дати відповідь на питання: що є об'єктом посягання актів незаконного втручання в діяльність авіації? Аналіз змісту ч. 2 ст. 72 ПК України [4] дає підстави стверджувати, що вони посягають на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів і, при цьому, обов'язково на життя, здоров'я, власність, особисту свободу і недоторканність. Отже це і є родовий об'єкт цих посягань. Але в теорії кримінального і адміністративно-деліктного права прийнято розрізняти також основний і додатковий об'єкт посягання. Зрозуміло, що для актів незаконного втручання в діяльність авіації основним об'єктом є нормальна і безпечна діяльність авіації і авіаційних об'єктів, а життя, здоров'я, власність, особиста свобода і недоторканність – додатковими. З іншого боку, не викликає сумніву, що основним об'єктом посягання будь-яких актів незаконного втручання в діяльність авіації є безпека авіації в цілому. В той же час логічно стверджувати, що якщо акти незаконного втручання в діяльність авіації посягають на безпеку ЦА (тобто вона є основним об'єктом цих посягань), то безпека ЦА – це стан нормальної і без-

печної діяльності авіації і авіаційних об'єктів. На підставі вищевикладеного можна зробити висновок, що за чинним законодавством України безпека авіації фактично, включає в себе авіаційну безпеку, наряду з безпекою польотів і екологічною безпекою авіації. На думку автора, поділ єдиного цілісного поняття «безпека авіації» на три складові є значною мірою штучним і не завжди доцільним. Часто ці складові не можна чітко виділити, адже при забезпеченні авіаційної безпеки, забезпечується і безпека польотів, і екологічна безпека авіації (не говорячи вже про інформаційну, пожежну безпеку, яку законодавство не відносить до компонентів безпеки авіації), тобто безпека авіації в цілому. Оскільки чинне законодавство не містить визначення терміна

безпеки авіації, ми пропонуємо визначити безпеку ЦА широко, як стан нормальної та безпечної діяльності ЦА, за якого небезпечні фактори контролюються на певному, заздалегідь визначеному у міжнародних та національних правових актах рівні. Цей рівень визначається мінімальними сертифікаційними вимогами (стандартами) для суб'єктів авіаційної діяльності, за умови дотримання яких, їм видається ліцензія і сертифікат. Виходячи з такого визначення, забезпечення безпеки ЦА треба розуміти, як забезпечення нормальної і безпечної діяльності авіації і авіаційних об'єктів, або, конкретизуючи термін «забезпечення»: здійснення комплексу заходів, призначених для забезпечення нормальної і безпечної діяльності авіації і авіаційних об'єктів.

Література

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р., № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України: Указ Президента України від 15 січня 1998 р. № 17/98 // Урядовий кур'єр. – 1998. – № 13-14.
4. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.
5. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. № 1587 // Єдиний державний реєстр нормативно-правових актів № 19/1997.
6. Повітряний кодекс України: проект закону України від 10 серпня 2004 р. № 6028 // офіційний сайт Державіаадміністрації http://www.avia.gov.ua/pr_pku.htm.
7. Безпека авіації / В. П. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін.; За ред. В. П. Бабака. – К.: Техніка, 2004. – 584 с.
8. Юридична енциклопедія: в 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. – К.: Укр. енцикл., 1998. – Т. 1: А-Г. – 672 с.
9. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. – М.: Международные отношения, 1986. – 238 с.
10. Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В. Г. Буткевича. – К.: Либідь, 2004. – 816 с.
11. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.
12. Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Совершено в городе Минске 26 мая 1995 г. // Дипломатический вестник. – 1995. – № 7. – Июль.
13. Информатизация управления социальными системами: Орг.-правові питання теорії і практики: Навч. посібник / В. Д. Гавловський, Р. А. Калюжний, В. С. Цимбалюк та ін.; За заг. ред. М. Швеця, Р. А. Калюжного. – К.: МАУП, 2003. – 336 с.
14. Авиационная безопасность: Международные конвенции и Приложение 17 / Сост.: А. Г. Корченко, С. В. Корпенко, Е. В. Пацера. – К.: НАУ, 2004. – 166 с.
15. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 р. № 895 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 51. – Ст. 3230.
16. Про затвердження Положення про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05.12.2005 р. № 917 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 52. – Ст. 3377.
17. Популярна юридична енциклопедія / Кол. авт.: В. К. Гіжевський, В. В. Головченко, В. С. Ковальський (кер.) та ін. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 528 с.; Юридична енциклопедія: в 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. – К.: Укр. енцикл., 1998. – Т. 1: А-Г. – 672 с.
18. Кримінальний кодекс України // Офіційний вісник України. – 2001. – № 21. – Ст. 920. Кодекс УРСР про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 52. – Ст. 1122.
19. Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 23. – Ст. 1716.
20. Скрипник Ф. И., Сулова Г. А. Системный подход к проблеме предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации: Учеб. пособие. – К.: КНИГА, 1989. – С. 92

А. В. Филиппов

Безопасность гражданской авиации как комплексное понятие.

В статье исследуется сложное комплексное понятие «безопасность гражданской авиации» и его составляющие. На основании научного анализа действующего законодательства Украины, международного права и научной литературы предложено авторское определение этих понятий.