

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет
Юридичний інститут

ПОЛІТ
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ

Тези доповідей XIV міжнародної
науково-практичної конференції
молодих учених і студентів

2-3 квітня 2014 року

ПРАВознавство

Київ 2014

УДК 001:378-057.87(063)

ПОЛІТ. Сучасні проблеми науки. Правознавство: тези доповідей XIV міжнародної науково-практичної конференції молодих учених і студентів, м. Київ, 2-3 квітня 2014 р., Національний авіаційний університет / редкол.: М.С. Кулик [та ін.]. – К. : НАУ, 2014. – 19 с.

Матеріали науково-практичної конференції містять стислий зміст доповідей науково-дослідних робіт молодих учених і студентів за напрямом «Правознавство».

Для широкого кола фахівців, студентів, аспірантів і викладачів.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Головний редактор:

Кулик М.С., ректор Національного авіаційного університету, д-р техн. наук, професор; заслужений діяч науки і техніки України; лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

Заступники головного редактора:

Харченко В.П., проректор з наукової роботи, д-р техн. наук, професор; заслужений діяч науки і техніки України; лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

Калюжний Р.А., професор кафедри теорії та історії держави і права Юридичного інституту, д-р. юрид. наук, професор

Члени редколегії:

Бородін І.Л., д-р. юрид. наук, професор

Лихова С.Я., д-р. юрид. наук, професор

Назаров В.І., д-р. юрид. наук, професор

Шишка Р.Б., д-р. юрид. наук, професор

Відповідальний секретар:

Геращенко Л.В., завідувач сектора організації науково-дослідної діяльності молодих учених і студентів

Рекомендовано до друку

вченою радою Юридичного інституту (протокол №5 від 28.04.2014р.),

вченою радою Національного авіаційного університету(протокол № 7 від 18.06.2014р.).

РОЗВИТОК УКРАЇНИ ЯК АВІАЦІЙНОЇ ДЕРЖАВИ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

УДК 343.13 (043.2)

Бондаренко Д.Ю.

Національний авіаційний університет, Київ

РОЛЬ ПРИНЦИПУ НОРМАТИВНОЇ ВИЗНАЧЕНОСТІ У РЕГУЛЮВАННІ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

Дотримання основоположних принципів права в процесі законотворення є запорукою ефективності подальшої практичної реалізації впроваджуваних норм. Численні прогалини та колізії у вітчизняному законодавстві формують істотні передумови проблем правозастосування. На підтвердження цього звернемося до аналізу норм щодо видів юридичної відповідальності за вчинення протиправних діянь у авіаційній сфері. Адже, декларуючи статус авіаційної держави, вітчизняний законодавець, на жаль, не демонструє високий рівень техніки у плані визначення норм, які регулюють відповідну галузь суспільних відносин.

У ч. 2 ст. 9 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) акцентується увага на важливості дотримання принципу законності, який в даному випадку полягає у тому, що адміністративна відповідальність настає за правопорушення, передбачені цим кодексом, якщо останні за своїм характером не тягнуть за собою кримінальної відповідальності. Проте, звертаючись, наприклад, до ст. 113 КУпАП та ст. 334 Кримінального кодексу України (далі – ККУ) бачимо певну колізію, що проявляється у недотриманні принципу чіткості та конкретності формулювання правової норми: обидва кодекси містять абсолютно однакові назви статей – «Порушення правил міжнародних польотів», але структура правової норми в них дещо різниться. Якщо диспозицію ст. 334 ККУ можна назвати описовою (адже одразу дається пояснення, що розуміється під порушенням таких правил), то диспозиція однойменної статті КУпАП (ст. 113) є «найпростішою» з простих – в точності відтворює назву статті, при цьому не даючи жодних пояснень щодо тлумачення ознак даного правопорушення у якості підстави для притягнення до адміністративної відповідальності. Така правова колізія є підґрунтям для зловживання правом, наслідком чого може бути правове свавілля з боку уповноважених суб'єктів. Головним аспектом даної проблеми є можливість варіювання виду і розміру санкцій, що застосовуватимуться до порушника.

Тому, вважаємо, що для превенції випадків недобросовісного правосуддя у справах щодо порушення правил міжнародних польотів, перш за все повинно існувати чітке нормативне роз'яснення такого формулювання. Законодавство має містити чітке розмежування протиправних діянь, які за своєю формою та наслідками відносяться чи то до адміністративних деліктів, чи до злочинів. Таким чином, вбачається доцільним внесення поправок (доповнень) до відповідних статей Адміністративно-деліктного та Кримінального кодексів України, які міститимуть якомога повніші описові диспозиції, або хоча б відсилатимуть до нормативно-правових актів, в яких таке описове пояснення міститься.

Науковий керівник – Багіров С.Р., канд. юрид. наук, доцент

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СФЕРИ АвіАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

Основна кількість українських авіакомпаній мають низький рівень організації виробничо-комерційної структури. Рівень інфраструктурної організації навіть базових операторів авіаційного ринку України, не говорячи вже про найменші авіакомпанії і сферу малої регіональної авіації, залишається на найнижчому рівні у порівнянні з побудовою інших авіаційних суб'єктів в умовах жорсткого реально існуючого міжнародного ринку розвинених країн.

Основними причинами такого стану існування суб'єктів, що надають авіаційні послуги є: недостатнє фінансування робіт; зниження об'ємів авіаційних перевезень; зношеність та застарілість парку цивільних повітряних суден; невідповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам; відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів; незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації. В той же час буде доцільно виділити низку надзвичайно актуальних проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недокомплектованість кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що знижує рівень підготовки членів екіпажу, необхідний для керування повітряними суднами; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості, недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки.

З огляду на вище сказане можна зробити висновок, що при застосуванні низки стабілізаційних заходів у науково-технічній сфері цивільної авіації вагому роль відіграє використання високих технологій при створенні технічних засобів забезпечення авіаційної безпеки і здійснення заходів щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Також дуже важливе практичне значення має підготовка кадрів в галузі авіаційної безпеки в системі навчальних закладів цивільної авіації, а також удосконалення матеріально-технічної бази. Для швидкого досягнення зазначених результатів необхідним є внесення змін до нормативно-правової бази шляхом розробки нових та доповнення існуючих законодавчих актів України і галузевих нормативних правових документів відповідно до основних принципів розвитку системи забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації України з урахуванням стандартів і рекомендацій міжнародного світового співтовариства.

Науковий керівник – Шапенко Л.О.

Даценко Т.В.

*Національний авіаційний університет, Київ***ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА ЗА РАДЯНСЬКИХ ЧАСІВ**

Повітряне право зародилось уже давно. Ще 1930-ті роки були періодом бурхливого розвитку цивільної авіації в Україні. Це роки загальної та структурної перебудови, пошуків нового керівництва Радянського Союзу. 27 квітня 1932 р. ЦВК і РНК СРСР було затверджено Повітряний кодекс СРСР, який розглядався, як збірка законів з повітряного права, оформлений у вигляді єдиного законодавчого акту. 6 грудня 1961 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР було затверджено новий Повітряний кодекс, що набув чинності з 1 січня 1962 р.

Повітряне право України містить притаманні тільки йому правові норми та правові категорії стосовно визначення суб'єктних та об'єктних галузевих ознак. Аж до Другої світової війни міжнародне повітряне право розвивалося не як відносно самостійна галузь міжнародного права, а як право цивільної авіації. Держави вступали в міжнародні відносини з приводу використання повітряного простору для цілей польотів і повітряних перевезень між державами. Держави стали володіти суверенітетом використання повітряного простору в комерційних і військових цілях. Історичне формування повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру. Україна відкрила для себе нові горизонти вже у 1991 році, коли здобула незалежність. Попередній етап розвитку на теренах колишнього СРСР був багатий на здобутки, пов'язані з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати на початку ХХ століття. В останні десятиліття з'являються регіональні міжнародні організації з регулювання всієї аеронавігації. Необхідно зазначити, що розвиток повітряного права в Україні відбувався разом з появою цивільної авіації. Питання правової регламентації використання повітряного простору майже до початку ХХ століття мало лише теоретичний характер. Відомо тільки, що ще в 1784 р. у царській Росії імператрицею Катериною II було видано перший нормативний акт, норми якого носили заборонний характер «указ про заборону запускати повітряні кулі» на період з 1 березня по 1 грудня у зв'язку з небезпекою пожеж.

Підводячи підсумок всьому сказаному і виходячи із завдань і поставлених цілей можна зробити наступні висновки: по-перше, повітряне право України є галуззю сучасного міжнародного права, його складова частина, яка встановлює режим повітряного простору і регулює відносини між суб'єктами міжнародного права. Деякі автори вважають, що повітряне право регулюють використання повітряного простору виключно цивільною авіацією, у той час як інші вважають, що використання військової авіації також входить в предмет регулювання міжнародного повітряного права. Ну а як на мене більш прийнятна друга точка зору, про те, що повітряне право встановлює режим використання повітряного простору як цивільної, так і військової авіації. Тобто з цього виходить, що без повітряного простору не буде ні повітряного права, ні авіації.

Науковий керівник – Пильгун Н.В., канд. юрид. наук, доцент

ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ В УКРАЇНІ: РЕТРОСПЕКТИВА І СУЧАСНІСТЬ

Цивільна авіація є однією з наймолодших галузей техніки, історія розвитку якої бере свій початок з 20-х років ХХ століття, в період коли керівництво СРСР взяло курс на створення свого, власного великого і автономного від інших країн військово-повітряного флоту. В 20-х-30-х роках авіація СРСР мала парк літаків, в основному, закордонного виробництва, хоча перший літак був побудований ще в травні 1910 року київським авіаконструктором О.С. Кудашевим. Слід зауважити, що цивільна авіація в довоєнний період практично не розвивалася, за винятком відкриття низки «показових» авіаліній або епізодичних польотів санітарної і службової авіації. Під час війни цивільна авіація почала активно використовуватись: «Пілоти цивільної авіації самовіддано несуть свою службу. Десятки польотів на день здійснюють вони на фронт, доставляючи вантажі військам, перевозячи важко поранених і консервовану кров для переливання. Під час польотів їм часто доводиться витримувати запеклі атаки німецько-фашистських винищувачів» (Газета «Правда», 5 липня 1941 р.). Протягом першого періоду Великої Вітчизняної війни (з червня 1941 р. по листопад 1942 р.), цивільні авіатори з честю вирішили поставлені перед ними завдання. Льотний склад фронтових особливих авіагруп ЦПФ виконав 477 678 літако-вильотів, перевіз 583525 чоловік, у тому числі 50717 поранених, 46028 т вантажів. Якщо у передвоєнні роки пілоти літали переважно вдень, а нічні рейси виконувалися по спеціально обладнаних трасах, то в перші роки війни цивільні авіатори здійснили близько 43 тис. нічних вильотів. Щодо міжнародних ліній, то за 1941-1945 рр. перевезено понад 32380 пасажирів, 222 т пошти, 1916 т вантажу. Виконуючи спеціальні завдання, цивільні авіатори епізодично літали в різні зарубіжні міста.

Проголошення державної незалежності в 1991 році заклало підґрунтя для створення національної системи державного управління у галузі цивільної авіації в умовах ринкової економіки та формування національної галузі права, що регулює праввідносини у сфері охорони та використання повітряного простору. В цей стояли завдання створення системи державного регулювання авіаційної діяльності у нових умовах, а також суб'єктів (авіакомпаній, аеропортів), здатних працювати в умовах конкуренції. На сучасному етапі правовими основами діяльності цивільної авіації є законодавча та нормативна база, яка складається з Конституції України, Повітряного кодексу України, законодавчих та інших нормативно-правових актів, керівних документів зі стандартизації, чинних для України актів міжнародного повітряного права, документів міжнародних організацій, членом яких є Україна (Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО)), Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) та інші). Основним центральним органом виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації є Державна авіаційна служба України.

Науковий керівник – Шапенко Л.О.

УДК 342.951:351.84(477)

Матат А.В.

Київський університет права НАН України, Київ

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ: ПОЗИТИВНІ НАПРЯМКИ ГАЛУЗІ

У зв'язку із новим етапом розвитку Української держави – здобуття незалежності та адаптація до сучасних міжнародних вимог – постало ряд нових питань, які потребують нагального вирішення та державного регулювання.

Так, у сфері цивільної авіації незалежної України було вироблено нові напрямки розвитку цієї галузі. Україна відкрила для себе нові горизонти у 1991 році, коли здобула незалежність. Попередній етап розвитку на теренах колишнього СРСР багатий здобутками, пов'язаними з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати на початку ХХ століття. Ще у 1923 році в Україні було створено авіакомпанію «Укрвоздухпуть». Високі показники її роботи стали основою для об'єднання «Укрвоздухпуті» з російським «Доброльотом». Так у 30-х роках народився «Аерофлот». Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативи, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності.

З прийняттям Повітряного кодексу України, ряду інших нормативно-правових актів, які регулюють питання цивільної авіації було також утворено відповідний орган державної влади, який покликаний безпосередньо здійснювати свою діяльність у зазначеній галузі.

Відповідно до Указу Президента України від 09.12.2010 №1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» утворено Державну авіаційну службу України. Указом Президента України від 06.04.2011 №398/2011 затверджено Положення про Державну авіаційну службу України (Державіаслужба України), яка є центральним органом виконавчої влади.

Державіаслужба забезпечує безпеку цивільної авіації, умови ефективної діяльності та сприяє розвитку цивільної авіаційної галузі України в інтересах суспільства. А її основним завданням визначено здійснення організації щодо розроблення та виконання актів законодавства, що регулюють діяльність у галузі цивільної авіації та здійснення контролю за їх реалізацією для задоволення потреб споживачів у якісних послугах авіаційного транспорту.

Більш детальну інформацію щодо діяльності Державіаслужби можна віднайти на офіційному веб-сайті відомства, яке в порівнянні з більшістю сайтів органів державної влади – містить змістовну та різносторонню інформацію щодо роботи служби. Фрагментарно розглянувши досить актуальну тему варто сказати про те, що такий напрям є пріоритетним на сучасному етапі розвитку України, а тому потребує фахового наукового вивчення та підтримку з боку держави.

Науковий керівник – Чомахашвілі О.Ш., канд. юрид. наук, доцент

ДЕЯКІ ПРАВОВІ ПИТАННЯ СТРАХУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

В Україні страхування повітряних суден віднесено за законодавством до обов'язкових видів страхування.

Страховальником за цим видом договору страхування є юридична або фізична особа, яка є власником або експлуатантом повітряного судна, який експлуатує його на законних підставах, тобто у страховальника повинні бути в наявності посвідчення про державну реєстрацію цивільного повітряного судна, документи, що підтверджують право власності на повітряне судно та право оренди (у випадку оренди повітряного судна).

Об'єктом страхування є майнові інтереси страховальника, що не суперечать законодавству, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням повітряним судном.

Страховим випадком вважається повна загибель повітряного судна, пошкодження окремих його частин, систем та елементів конструкції. При цьому повною загибеллю повітряного судна вважається:

повна втрата повітряним судном здатності виконувати політ у зв'язку з руйнуванням основних елементів несучих конструкцій або у разі, коли компетентною комісією встановлено, що ремонт повітряного судна технічно неможливий чи економічно недоцільний;

втрата повітряного судна у зв'язку з вимушеною посадкою на місцевість, яка не придатна для зльоту, або економічною недоцільністю його евакуації;

зникнення повітряного судна безвісти, коли повітряне судно, що виконувало плановий політ у період дії договору обов'язкового страхування, не прибуло до пункту призначення і заходи щодо його розшуку протягом 60 діб не дали результатів, або коли його розшук офіційно припинено до закінчення зазначеного терміну.

У разі настання страхового випадку страховальник зобов'язаний протягом двох робочих днів після повідомлення його про настання страхового випадку письмово повідомити про такий випадок страховика. Після цього у найкоротші терміни страховальник зобов'язаний надати страховику заяву про виплату страхового відшкодування, оригінали або нотаріально засвідчені копії: страхового полісу; розрахункового документу, що підтверджує внесення страхових платежів (банківських або інших квитанцій); сертифікату льотної придатності; технічного акту огляду повітряного судна після його пошкодження та документів, які обґрунтовують суми витрат на ремонт повітряного судна, а у разі повної загибелі – акту списання повітряного судна; документів, які засвідчують право власності страховальника на повітряне судно або встановлюють межі його відповідальності перед власником у разі загибелі або пошкодження повітряного судна; документів реєстрації події з повітряним судном.

Науковий керівник – Білоусов В.М., старший викладач

ДО ІСТОРІЇ ПИТАННЯ ПРО УГОНИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В СРСР

Створення засобів, які допомагають швидко перетинати великі відстані, безсумнівно зробило неоціненний внесок у збереження одного з важливих ресурсів – часу. Але вже незабаром цей ресурс почав компенсуватися іншим, більш важливим – людським життям.

Сьогодні боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації є нагальним питанням в сфері міжнародної співпраці. Ми ж розглянемо перші спроби таких актів, які мали місце на теренах колишнього СРСР.

8 січня 1954 р. пасажирський Лі-2, керований екіпажем на чолі з І. Гаріним, здійснював рейс № 365 Мінськ-Таллін-Ленінград. Коли після вильоту зі столиці Естонії, бортмеханік Т. Ромашкін, що виконував також обов'язки бортпровідника, не встиг зачинити двері кабіни екіпажу, в неї увірвалися чоловік з жінкою, які погрожуючи зброєю, вимагали змінити курс. Коли злочинець відволікся аби зв'язати руки радисту, в минулому фронтовик Ромашкін кинувся на своїх ворогів. Лише кілька митей виграв він, та цього вистачило, щоб у поєдинок вступили пілоти. Після нетривалої боротьби злочинців вдалося обеззброїти і зв'язати. Літак повернувся до Таллінна. Смертельно поранений Ромашкін помер у лікарні. Тимофію Терентійовичу надали звання Героя Радянського Союзу посмертно.

За існуючими на сьогодні даними, з цієї кривавої драми і розпочалась історія угонів повітряних суден в СРСР. В Радянському Союзі факти захоплення повітряних суден зазвичай замовчувались, так як вважалося, що ці тяжкі злочини є характерною особливістю «розкладаючогося Заходу». До кінця 50-х років відомі ще лише 2 спроби угонів ПС. В червні 1954 р. в Новосибірську стався випадок на ґрунті сімейних чвар ревнивого бортмеханіка В. Полякова. Навчившись, ще у воєнні роки пілотувати двомоторний літак, він угнав з аеропорту Іл-12, аби таранити свій дім, покінчити з життям і розправитися, на його думкою, зрадливою дружиною. Чотиригодинне «кружляння» викликало на землі неабиякий переполох. Коли в небо було направлено 2 винищувачі, «Отелло» благополучно посадив свій літак. Цікаво, що в 60-ті роки антонівський біплан користувався «особливою» популярністю серед угонщиків. 29 серпня 1964 р. озброєні злочинці на борту літака рейсу Кишинів-Ізмаїл наказали льотчикам А. Шевелеву та В. Байдецькому летіти в Румунію. Але екіпаж, покружлявши над Чорним морем і, приславши увагу нападаючих, взяв зворотній курс. Заходячи на посадку в Кишинівський аеропорт, зловмисники накинулися на пілотів, нанісши їм вогнепальні та ножові поранення і зникли. За два дні їх заарештували, а пілотів нагородили орденом Червоного Знамені.

Інколи бортмеханіки, пілоти, бортпровідники, не замислюючись, кидалися знешкоджувати зловмисників, аби ті не завдали шкоди пасажирам. І, можливо, завдяки комусь із них ціле покоління сім'ї когось з нас отримало життя...

Науковий керівник – Білусов В.М., старший викладач

ПЕКІНСЬКА КОНВЕНЦІЯ: КРОК ДО РЕФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ БОРОТЬБИ З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

Важлива роль, яку відіграє цивільна авіація як галузь економіки та транспорту, що дає можливість швидкого і надійного зв'язку між різними районами земної кулі, багато в чому пояснює те, чому держави завжди приділяли значну увагу її безпеці, включаючи, зокрема, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання. У зв'язку з чим міжнародною спільнотою було прийнято ряд міжнародних договорів щодо питань безпеки: «Токійська конвенція» прийнята 1963 року; «Гаазька конвенція» прийнята 1970 року; «Монреальська конвенція» прийнята 1971 року; «Пекінська конвенція» 2010 року.

Токійська конвенція встановила порядок здійснення державами юрисдикції стосовно кримінальних злочинів та інших актів, скоєних на борту повітряного судна, визначені повноваження командира повітряного судна стосовно осіб, які вчиняють злочини і акти, що загрожують безпеці повітряного судна і перебувають на його борту, особам або майну. Прийнята усвідомлено за Гаазькою конвенцією Монреальська, що в цілому містить аналогічні їй положення, що стосуються юрисдикції і зобов'язань по видачу передбачуваних злочинців, в той же час, значно розширила перелік діянь проти безпеки цивільної авіації, які кваліфікуються в якості злочинів і відносно яких держава-учасник зобов'язана застосовувати суворі заходи покарання

Найважливішим нововведенням, яке знайшло закріплення в Пекінській конвенції, є розширення переліку видів злочинів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації. Будь-яка особа вчиняє злочин, якщо ця особа незаконно і навмисно захоплює повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або здійснює над ним контроль шляхом насильства, або погрози застосування насильства, або будь-який інший форми залякування, або за допомогою будь-яких технічних засобів.

Дана конвенція доповнює перелік можливих варіантів здійснення кримінальної юрисдикції щодо злочинів проти безпеки міжнародної цивільної авіації у випадку, коли юрисдикція встановлюється державою громадянства особи, яка вчинила відповідний злочин.

Мета, заради якої приймалися Пекінська конвенція і Пекінський протокол підвищення ефективності міжнародно-правового регулювання боротьби з актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Можна лише сподіватися, що участь у цих міжнародних договорах держав поступово буде усе більше розширюватися, і в перспективі вони дедалі займуть значне місце в регулюванні міждержавного співробітництва у відповідній сфері, що на сьогоднішній день займають Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції.

Науковий керівник – Терещенко Н.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЛІКАРСЬКИХ ЗАСОБІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Специфіка лікарських засобів полягає у їх загальнодержавному значенні, задоволенні потреб населення, спрямованих на охорону здоров'я, збереження генофонду нації тощо. Лікарські засоби у правовому значенні є продукцією суб'єктів господарювання, тобто готова лікарська форма, яка вводиться людині з метою виконання конституційного права громадян на медичну допомогу й охорону здоров'я.

Порядок ввезення зареєстрованих лікарських засобів закріплено Законом України "Про лікарські засоби" від 04.04.1996 року. Перевізник має додержуватися норм статей 307, 308, 313, 314 ГК України. Правила перевезення вантажів регламентовано Законом України від 6 квітня 2000 р. «Про перевезення небезпечних вантажів». Наказами Міністерства транспорту України «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів» від 21 листопада 2000 р. передбачається обов'язок перевізника додержуватися вимог щодо забезпечення цілісності, упакування, тари, захисту від стороннього впливу вантажу. Вимоги щодо зберігання, транспортування мають ураховуватися замовниками, учасниками при визначенні змісту господарських договорів при здійсненні державних закупівель в охороні здоров'я.

Ліки повинні транспортуватися з урахуванням їх фізичних і фізико-хімічних властивостей в умовах, що забезпечують належне збереження, цілісність, якість та захист від дії різноманітних факторів зовнішнього середовища (світла, вологи, пилу), а також контамінації іншими ліками. Транспортний засіб повинен бути обладнаний вантажними контейнерами, піддонами, підтоварниками, які дозволяють проводити вологе прибирання з використанням дезінфекційних засобів (після кожного повного розвантаження товару) і мати санітарний паспорт. Витрати на все це повинні включатися у ціну лікарських засобів, зокрема, роздрібну. Контроль за транспортуванням здійснюється Державною інспекцією з контролю якості лікарських засобів МОЗ України та її територіальними підрозділами шляхом проведення планових і позапланових інспекційних перевірок (під час відвантаження або отримання вантажів).

Таким чином, транспортування лікарських засобів є забезпечувальним блоком норм, що встановлюють імперативні вимоги, які ні в якому разі не можна порушувати. Серед таких норм вирізняють: а). техніко-технологічні норми; б). супутні (дотримання правил дорожнього руху); в). правові (строк, маршрут, місце призначення).

Науковий керівник – Шишка Р.Б, д-р. юрид. наук, професор

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Залежно від ступеню суспільної небезпеки за порушення, що виникають у сфері цивільної авіації, законодавством передбачені різні види юридичної відповідальності. За ті правопорушення, які не тягнуть за собою людських жертв або інших тяжких наслідків, здебільшого передбачена адміністративна відповідальність.

Враховуючи дослідження таких науковців, як Ю. П. Битяк, І. П. Голосніченко, Л. В. Коваль, В. К. Колпаков, Ю. М. Козлов, Д. М. Лук'янець, Л. Л. Попов, адміністративну відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті можна визначити як різновид юридичної відповідальності, що є сукупністю адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку з адміністративними правопорушеннями на повітряному транспорті та яка передбачає застосування уповноваженими органами, передбачених законом адміністративних стягнень до осіб, які вчинили ці правопорушення.

Сьогодні за КУпАП передбачена відповідальність за наступні види правопорушень у галузі повітряного транспорту: порушення правил безпеки польотів; порушення правил поведінки на повітряному судні; порушення правил міжнародних польотів; порушення правил пожежної безпеки на повітряному транспорті; порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на повітряному транспорті; порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті.

Відповідно до ст. 23 КУпАП мірою відповідальності є адміністративне стягнення.

На думку деяких науковців, санкції, як міра відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, мають низку недоліків, одним з яких, є занижений їх розмір, що робить санкцією малоефективною. Існує думка про те, що недоліком санкцій окремих статей КУпАП є те, що кодекс не передбачає в якості додаткових стягнень позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату, а також позбавлення ліцензії (для суб'єктів господарювання). Але питання щодо позбавлення права керування повітряним судном було врегульовано на рівні Статуту про дисципліну працівників цивільної авіації. А от питання позбавлення ліцензії вже врегульовано на законодавчому рівні, а саме статєю 238 ГКУ «Застосування адміністративно-господарських санкцій до суб'єктів господарювання».

Таким чином, застосування санкцій, що передбачені КУпАП, за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, спрямовані як на запобігання зазначеним видам правопорушень, так і є досить ефективним засобом перешкодження правопорушників.

Науковий керівник – Кір'ян В.О., старший викладач

РОЛЬ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОГРАМИ TRACЕСА У ВИРІШЕННЯ ПИТАННЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), показники рівня безпеки польотів в Україні значно гірші, ніж в середньому у світі. Одним з проєктів, який допомагає Україні наблизитися до Європейського Союзу, є проєкт TRACЕСА з цивільної авіації, безпеки і навколишнього середовища. Стартував він у лютому 2009 і був розрахований на 3 роки.

Проєкт TRACЕСА мав на меті познайомити авіаційний персонал, що працює у сфері авіаційної безпеки, безпеки польотів і охорони навколишнього середовища, а також адміністрацію цивільної авіації та операторів ринку з вимогами міжнародних конвенцій, резолюцій і норм EU / EASA (Європейського агентства з авіаційної безпеки) і ICAO. Серед інших завдань проєкту - підготовка державних службовців з Державної авіаційної адміністрації Міністерства транспорту та зв'язку - до інтеграції з європейськими авіаційними структурами. Зокрема, гарантувалася підтримка під час перемовин між Україною та ЄС при укладанні угод у сфері авіаційної безпеки, а також при обговоренні питань безпеки польотів ("чорні списки").

Наразі дія Першого проєкту в Україні завершена. За цей час експерти ЄС намагалися перетворити теоретичні знання у практичні речі: реформи, реорганізацію, зміни в законодавчих та нормативних актах, адаптувати законодавство України до європейських і міжнародних стандартів. Організована підготовка спеціалістів на різних типах літаків, їхній супровід, навчання навігаційного персоналу, контроль підготовки пілотів, умов роботи льотчиків і навігаційного персоналу.

У лютому 2012 року почався Другий проєкт TRACЕСА, головною метою якого є підтримка сталого розвитку цивільної авіації в країнах-бенефіціарах, гармонізація правил і методів роботи відповідно до міжнародних стандартів і норм ЄС у галузях безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом і охорони навколишнього середовища.

Кваліфікаційна підготовка та технічна допомога, які здійснюються основною групою та іншими короткостроковими експертами, фінансуються Європейським Союзом. Дія Другого проєкту в Україні завершується 2015 року.

Європейські експерти підкреслили, що в цивільній авіації Україні працюють професіонали. Національний авіаційний університет готує фахівців на досить високому рівні. Тому було вирішено використати і можливості України для підготовки кадрів з інших країн.

Науковий керівник – Терещенко Н.М, старший викладач

ДОГОВІР ПРО ВІДКРИТЕ НЕБО 1992 РОКУ: УКРАЇНСЬКИЙ АСПЕКТ

Міжнародне повітряне право □ це галузь міжнародного права, яка охоплює систему норм, що регулюють відносини між державами та іншими суб'єктами міжнародного права з приводу використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і гарантування їх безпеки. Основними джерелами міжнародного повітряного права є міжнародний договір і міжнародний звичай. Серед багатосторонніх договорів міжнародного повітряного права необхідно виокремити такий: Договір про відкрите небо (Гельсінкі) 1992 р..

Ідея режиму відкритого неба вперше була започаткована президентом США Дуайтом Д. Ейзенхауером у 1955 р.. Передбачалося, що це буде двостороння угода між США й Радянським Союзом, яка дозволяла би ведення повітряного спостереження над всією територією кожної з держав-учасниць. Однак, радянська сторона не підтримала американську ініціативу, що було викликано, насамперед, припущенням Н. Хрущова про можливе використання американцями режиму відкритого неба у шпигунських цілях. Посилення протистояння між двома протилежними політичними співтовариствами у “холодній” війні зробило ідею відкритого неба практично не можливою для реалізації. Через тридцять чотири роки після первісної пропозиції Ейзенхауера ідея відкритого неба знову була проголошена американським президентом Дж. Бушем в травні 1989 р.. Як і раніше у 1955 р., акцент робився на двосторонній угоді між США й СРСР. Помітні зрушення у цьому питанні з боку Радянського Союзу намітилися після приходу до вершини партійної влади М. Горбачова. Генеральний секретар ЦК КПРС схвалив принцип повітряних спостережень і в 1989 р. погодився почати багатосторонні переговори стосовно укладання Договору з відкритого неба. У першому раунді переговорів взяли участь представники шістнадцяти країн НАТО й семи країн Варшавського Договору. Результатом успішного проведення ще трьох наступних переговорних конференцій у Будапешті і у Відні стало підписання Договору з відкритого неба у Гельсінкі в березні 1992 р.. Метою Договору, парафорованого 21 березня 1992 року представниками 24-х держав, включаючи дві колишні радянські республіки Білорусь й Україну, стало зміцнення довіри між країнами міжнародного співтовариства за рахунок польотів не бойових літаків для повітряного спостереження. Україна ратифікувала цей Договір тільки в березні 2000 року. Важливість участі України в Договорі з відкритого неба пов'язана з тим, що він забезпечує вирішення двох основних завдань: по-перше – створення відкритого міжнародного режиму, заснованого на взаємній довірі й зростаючій інформованості відносно збройних сил і дій; по-друге – це всебічне інформаційне забезпечення всіх складових національної безпеки у військовій сфері кожної держави-учасниці в умовах усе ще нестабільного миру на нашій планеті, екологічних проблем і збитків, які стають наслідком природних катаклізмів.

Науковий керівник – Супрун Т.М., канд. юрид. наук, доцент

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ЗАТРИМКУ АБО СКАСУВАННЯ РЕЙСУ

Загальними принципами відповідальності авіаперевізника є принцип обмеженої відповідальності та необхідність доведення вини перевізника для застосування повної матеріальної відповідальності перевізника. Обмежена відповідальність авіаперевізників передбачена тому, що перевізники несуть відповідальність, незважаючи на те, що практично неможливо довести (наприклад, кількість втраченого багажу). У ч. 1 ст. 614 ЦК України передбачено, що вина є обов'язковою підставою відповідальності.

У разі форс-мажорних обставин перевізник має право без повідомлення пасажирів анулювати чи затримати рейс або анулювати раніше підтвержене бронювання.

Згідно з п. 13.2 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, якщо у зв'язку з дією таких обставин перевізник анулює рейс або вчинить так, що пасажир не встигне на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтвержене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс, то перевізник зобов'язаний (за вибором пасажирів): перевезти пасажирів до місця призначення своїм наступним рейсом, на якому є вільне місце у сплаченому пасажиром класі обслуговування, або перевезти пасажирів до місця призначення за іншим маршрутом своїми рейсами або рейсами іншого перевізника, або наземним транспортом, або повернути пасажирів суму згідно Правил.

У разі затримки в перевезенні пасажир має право відмовитися від перевезення та вимагати від перевізника, з вини якого сталася затримка, повного повернення сум, сплачених за невикористане перевезення, та компенсацію за затримку, якщо така затримка перевищила допустимі строки. Перевізник звільняється від відповідальності за затримку пасажирів, якщо затримка у перевезенні пасажирів не перевищила допустимі строки або була спричинена форс-мажорними обставинами. Перш за все, у разі скасування рейсів авіаперевізник, повинен надавати пасажирів на їх запит пояснення щодо підстав скасування рейсу.

При цьому перевізник зобов'язаний також запропонувати пасажирів відшкодувати впродовж семи днів повної вартості квитка або ж зміну маршруту, а також виплатити визначений розмір компенсації. Перевізник звільняється від обов'язку виплати пасажирів компенсації за скасування рейсу, якщо він у встановлені строки повідомив про таке скасування пасажирів та вчинив необхідні заходи для забезпечення його перевезення.

Науковий керівник – Білоусов В.М., старший викладач

ПОВІТРЯНЕ СУДНО ЯК НЕОБХІДНИЙ ЕЛЕМЕНТ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Сьогодні існує необхідність виробити універсальне правове визначення повітряного судна. Для правового регулювання цивільно-правових відносин, предметом якого є повітряне судно, визначення повітряного судна має принципове значення, оскільки воно визначає нерухоме майно, щодо якого можуть вчинятися цивільно-правові угоди (наприклад, купівля-продаж, лізинг, іпотека тощо). У праві абсолютної більшості держав повітряними суднами визнаються літальні апарати, які підтримуються в атмосфері в результаті взаємодії з повітрям. При цьому юридичний статус і правове поняття повітряного судна більш-менш точно змогли визначити тільки на даний час, через шістдесят років з моменту першого польоту людини на літальному апараті.

На сучасному етапі розвитку технічного прогресу, у зв'язку з появою і використанням нових видів літальних апаратів, статус яких буває важко визначити, питання виявлення ознак повітряного судна і формулювання його чіткої дефініції особливо актуальне. Даючи характеристику повітряному судну, вчені визначають, що повітряне судно не може бути кваліфіковано ні як морське судно, ні як автомобіль, хоча воно і володіє деякими рисами, властивими і тому, і другому. При цьому багато дефініцій містять тільки перерахування типів літальних апаратів, які можуть вважатися повітряними суднами

Л.А. Майорова зазначає, що під літальним апаратом, як правило, розуміється будь-який апарат, який може триматися в повітрі завдяки реакції останнього. Деякі вчені цілком справедливо дотримуються іншої позиції, наприклад, М.М. Волков вважав «літальний апарат» родовим поняттям і пропонував визначити його як «будь-який апарат, призначений для пересування в повітряному або космічному (міжпланетному) просторі». Велика Російська енциклопедія визначає літальний апарат як пристрій для польотів в атмосфері або космічному просторі.

Отже, проаналізувавши різні підходи щодо визначення поняття «повітряне судно», ми дійшли висновку, що доцільним буде таке формування даної дефініції, згідно якої повітряне судно - це літальний апарат, що підтримується в повітрі за рахунок взаємодії з ним, а також допускається до експлуатації за наявності сертифіката щодо його льотної придатності, і призначений для транспортування по повітрю пасажирів або вантажів між пунктами земної поверхні, або для проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт, випробувань авіаційної техніки, або для здійснення різного роду державно служби.

Науковий керівник – Сряшов Є.К., старший викладач

ДОГОВІР НАЙМУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА: ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА

Правове регулювання відносин, що виникають у цивільній авіації потребують прискіпливої уваги, принаймні через необхідність забезпечення належного рівня відстоювання прав та інтересів відповідних суб'єктів. Оскільки діяльність пов'язана з повітряними перевезеннями підпадає під критерії особливо значущої, то в даних тезах досліджується питання правового регулювання найму повітряних суден. Тема є актуальною, адже наразі питання мало досліджене.

Відповідно до ч. 1 ст. 798 Цивільного кодексу України (далі - ЦК) предметом договору найму можуть бути повітряні, морські, річкові судна, наземні самохідні транспортні засоби тощо. Дана стаття ЦК не дає визначення транспортного засобу. Але відповідно до п. 79 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі - ПК) повітряним судном є апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні. Поняття має суто технічний характер і не надає правових характеристик повітряного апарату. Повітряне судно має бути придатним до польотів. Льотна придатність підтверджується сертифікатом відповідного зразка, що видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Якщо повітряне судно не відповідає вимогам льотної придатності, це є підставою для видачі дозволу на виконання польотів. Відтак, на таких повітряних судах не дозволяється здійснювати перевезення багажу, вантажу, виконувати авіаційні роботи за плату, наймом і т.д. Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або вантажу за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Припинення договору оренди чи лізингу повітряного судна є підставою виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України.

Ст. 39 ПК встановлює реєстрацію цивільних повітряних суден. Внесення повітряного судна до реєстру визначає його національну належність до України. Повітряне судно може бути зареєстроване за умови, що вони: є власністю юридичної особи або фізичної особи резидента; отримується експлуатантом України в оренду чи у лізинг нерезидента. Найм екіпажу передбачає обслуговування повітряного судна, а відтак виникає потреба у конкретизації в договорі прав та обов'язків екіпажу, його трудових відносин із наймодавцем.

Слід сказати, що застосування положень ЦК до найму повітряних суден має певну специфіку: - виникає потреба в особливому порядку експлуатації повітряного транспорту (уповноважений орган з питань цивільної авіації, - наразі Державна авіаційна служба України); - є нагальна потреба у формуванні уніфікованого законодавства цивільної авіації. В свою чергу слід виокремити в ПК розділ, яким би врегулювалося питання найму повітряного судна.

ЗМІСТ

	<i>Стор.</i>
Бондаренко Д.Ю. <i>Роль принципу нормативної визначеності у регулюванні суспільних відносин в авіаційній галузі.....</i>	3
Велікян Л.А. <i>Проблеми розвитку сфери авіаційних послуг в Україні.....</i>	4
Даценко Т.В. <i>Історія розвитку повітряного права за радянських часів</i>	5
Дмитришина В.А. <i>Цивільна авіація в Україні: ретроспектива і сучасність.....</i>	6
Матат А.В. <i>Державна політика у сфері цивільної авіації України: позитивні напрямки галузі</i>	7
Мороховець Н.О. <i>Деякі правові питання страхування повітряних суден</i>	8
Коломієць В.А. <i>До історії питання про угони повітряних суден в СРСР.....</i>	9
Конончик Ю.М. <i>Пекінська конвенція: крок до реформування механізму боротьби з актами незаконного втручання</i>	10
Кузьменко П.О. <i>Особливості правового регулювання перевезення лікарських засобів повітряним транспортом.....</i>	11
Онищенко М.В. <i>Адміністративна відповідальність за порушення на повітряному транспорті</i>	12
Осовська О.І. <i>Роль міжнародної транспортної програми TRACECA у вирішенні питання підвищення рівня безпеки польотів у цивільній авіації в Україні.....</i>	13
Подхолюзіна В.О. <i>Договір про відкрите небо 1992 року: український аспект.....</i>	14
Просіна О.Д. <i>Відповідальність авіаперевізника за затримку або скасування рейсу.....</i>	15
Рошук М.В. <i>Повітряне судно як необхідний елемент повітряного права.....</i>	16
Санченко Д.Є. <i>Договір найму повітряного судна: цивільно-правова характеристика</i>	17

Наукове видання

ПОЛІТ
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКИ

Тези доповідей XIV Міжнародної
науково-практичної конференції
молодих учених і студентів

2-3 квітня 2014 року

ПРАВознавство

*Опубліковано в авторській редакції
однією з трьох робочих мов конференції:
українською, англійською, російською*